

RNSA



Rannsóknarnefnd samgönguslysa

YFIRLIT ÁRSINS 2022

SJÓATVIK

YFIRLIT ÁRSINS 2022



SJÓATVIK

Hús FBSR Flugvallarvegi 7 - 101 Reykjavík
Sími: 511 6500 - Fax: 511-6501 - netfang: RNSA@RNSA.is
Safety Investigation Authority (SIA-Iceland)

www.rnsa.is

Þann 21. febrúar 2013 voru samþykkt lög nr. 18/2013 á Alþingi, um rannsókn samgönguslysa og tóku lögin gildi 1. júní sama ár.. Með lögnum voru Rannsóknarnefnd flugslysa, Rannsóknarnefnd sjóslysa og Rannsóknarnefnd umferðarslysa sameinuð í eina sjö manna rannsóknarnefnd samgönguslysa (RNSA) sem heyrir undir samgönguráðherra. . Auk sjö aðalmanna eru sex varamenn í nefndinni og tveir starfsmenn eru í fullu starfi hjá RNSA (sjóslys).

Markmið laganna er að fækka slysum og auka öryggi í samgöngum með því að efla og bæta slysarannsóknir. Rannsóknir samkvæmt lögnum skulu 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, sbr. 1. gr. laganna.

Efnisyfirlit

NEFNDARMENN OG STARFSMENN	4
YFIRLIT ÁRSINS 2022.....	5
Skráð atvik 2012 - 2022	5
VETTANGUR/SVÆÐI ATVIKA 2022	8
BANASLYS	8
SLYS Á FÓLKI	8
Aðgerð skips við slys á fólki	9
Tegund slysa á fólki	9
Meðalaldur slasaðra	10
Stöðugildi slasaðra.....	10
SKIP – TEGUND ATVIKA	11
Skip sökkva	11
Skip stranda / taka niðri	11
Árekstur skipa / ásiglingar	11
Eldur um borð.....	11
Leki	11
Skip vélarvana.....	11
Gátlisti fyrir minni fiskiskip	12
Tillögur í öryggisátt.....	13
Nefndarálit og sérstakar ábendingar.....	13
Tilkynnt slys á sjómönnum til Sjúkratrygginga Íslands (SÍ) 2022	16
AÐILAR SEM TILKYNNNA ATVIK TIL RNSA 2011 – 2021	17
Erlent starf	18
The European Maritime Safety Agency (EMSA)	18
PCF12 fundur EMSA.....	18
MAIIF – Alþjóðasamtök	18
EMAIF - Evrópusamtök	19
The European Marine Casualty Information Platform (EMCIP)	19
Skráning Íslands í EMCIP.....	19
Atvik Sjómenn.....	19
SKRÁÐ ATVIK HJÁ RNSA ÁRIÐ 2022	19

NEFNDARMENN OG STARFSMENN

Rannsóknarnefnd samgönguslysa (RNSA) er skipuð af samgönguráðherra.

Nefndar- og varamenn hjá sjósviði RNSA voru á árinu 2022: Fv. Geirþrúður Alfreðsdóttir formaður, Ingi Tryggvason varaformaður, Hilmar Snorrason, Pálmi K. Jónsson og Hjörtur Emilsson.



Einnig var notuð þekking annarra starfs- og nefndarmanna innan raða RNSA varðandi ýmis sérfræðiálit við afgreiðslu mála á árinu.

Tveir starfsmenn voru í fullu starfi hjá RNSA sjóatvik á árinu, Jón Pétursson rannsóknarstjóri og Einar Ingi Einarsson rannsakandi.



RNSA Flugvallarvegi 7, 102 Reykjavík
Sími: 511 6500 - Fax: 511-6501 - Netfang: RNSA@RNSA.is
Vefsíða: RNSA.is

YFIRLIT ÁRSINS 2022

Skráð atvik hjá RNSA-sjóatvik sem voru rannsökuð voru samtals 67 á árinu en voru 83 árið 2021 og 93 árið 2020. Nýjar áherslur frá árinu 2019 á skráningum til sérstakra rannsókna á vélarvana skipum og slysum á fólki skýrir að mestu þessa þróun á milli ára.

Á árinu voru samtals fimm nefndarfundir haldnir og á einum fundi notaðist hluti nefndarmanna við fjarfundabúnað.

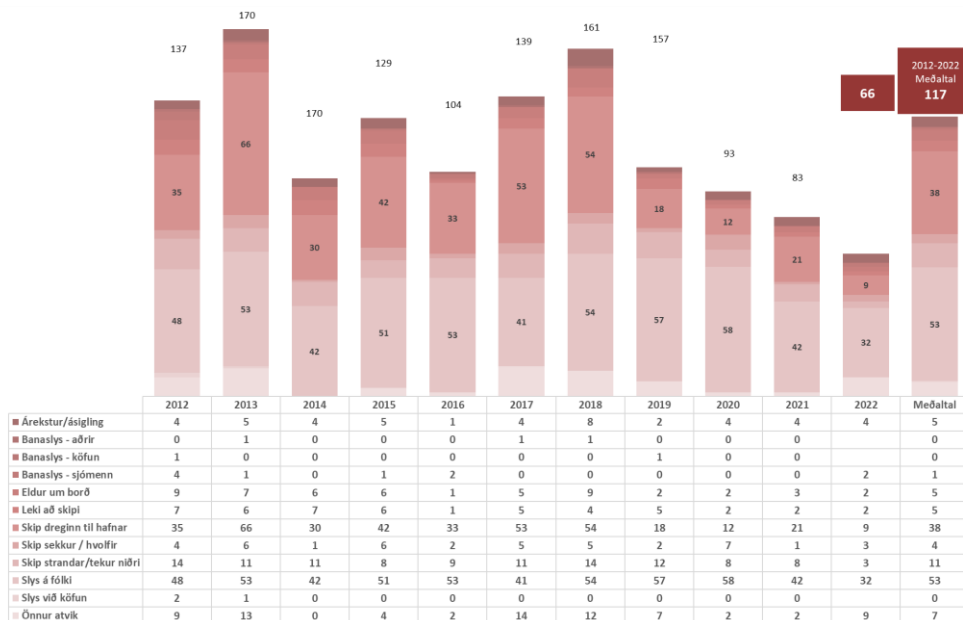
Alls voru afgreiddar hjá sjósviði 66 lokaskýrslur á árinu. Lokaskýrslur með nefndarálitum voru 27 þar af voru 13 skýrslur að auki með sérstökum ábendingum. 6 skýrslur voru lokaafgreiddar án sérstaks nefndarálits en nokkrar með sérstökum ábendingum.

Nefndin gerði tvær tillögur í öryggisátt og 19 sérstakar ábendingar í jafnmörgum málum sem afgreidd voru. (*Sjá samantekt á bls. 13-16*)

Í árslok átti nefndin eftir að taka fyrir 29 af málum ársins og þrjú mál voru ekki lokaafgreidd en voru hjá aðilum þeirra sem drög til umsagnar.

Skráð atvik 2012 - 2022

Á töflunni (*Mynd 1*) má sjá grófa flokkun á eðli mála ársins í samanburði við 10 ár á undan þ.e.a.s. frá 2012 til 2022 og meðaltal skráðra málaflokka þess tímabils. (*Málaskrá fyrir 2022 er í heild sinni á bls. 20*)



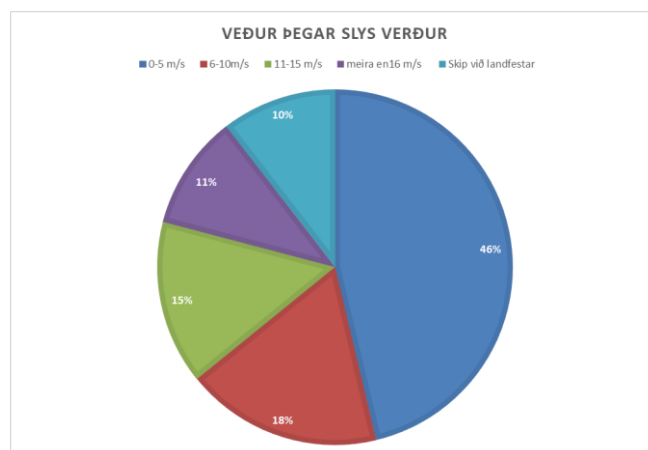
Mynd 1 Tafla með grófri flokkun á skráðum atvikum.

Eins og fram kemur í töflunni á mynd 1 þá fækkar rannsökuðum atvikum hjá RNSA á milli árunna 2021-2022 um 25% og er um 55% undir meðaltali árunna 2011 – 2021. Allir málaflokkar eru undir meðaltali árunna á undan. Rannsóknir er lúta að vélarvana skipum undir 15 metrum hefur fækkað og voru 9 slík tilvik rannsökuð. Tafla yfir tilkynnta vélarvana báta undir 15 metrum, skipt niður eftir mánuðum, sýnir þann árstíma þar sem mest er um að báta verða vélarvana. RNSA er meðvituð um að ekki eru öll tilfelli tilkynnt. Þrátt fyrir að ekki séu öll tilfelli rannsökuð segir það ekki til um alvarleika þess að verða vélarvana úti á sjó. Breyttar áherslur eru nú hjá RNSA við að velja mál til rannsóknar og er útilokað að rannsaka öll tilfelli þar sem bátar undir 15 metrum verða vélarvana.



Mynd 2 tilkynningar um vélarvana bát undir 15 metrum skipt niður á mánuði 2022

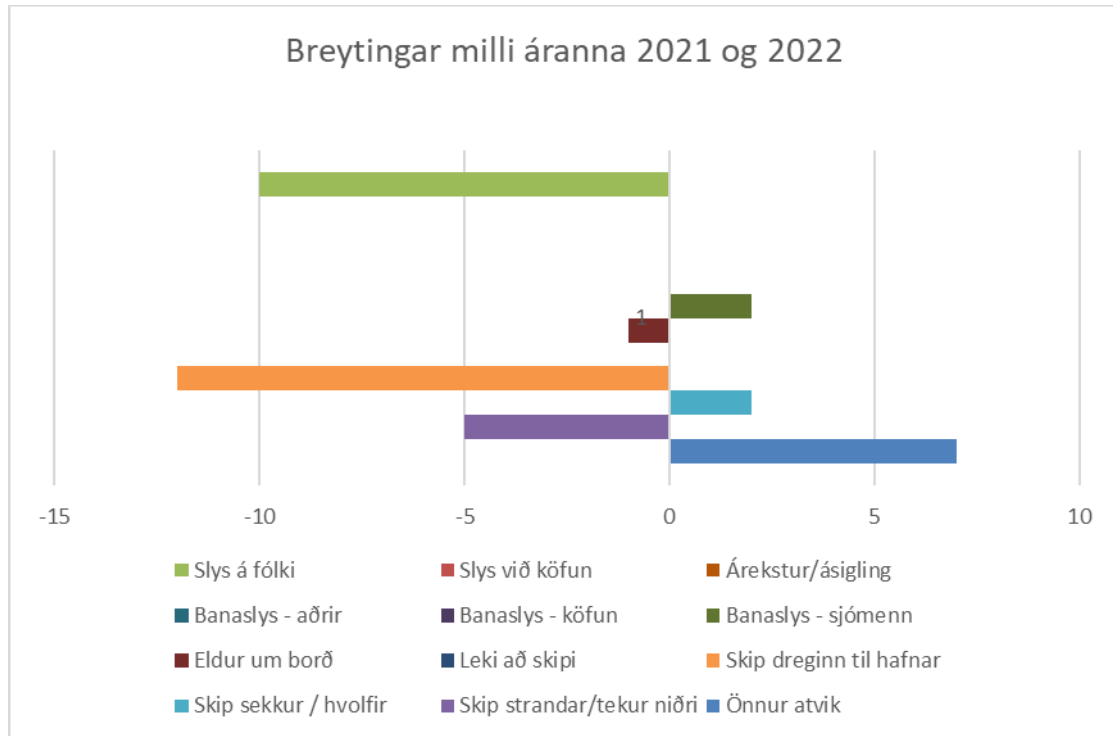
Þegar skoðar eru veðuráðstæður þegar slys verð sést að flest slys verða þegar veður er gott (mynd 3).



Mynd 3 veður mælt í vindhraða þegar slys urðu árið 2022

Fáar rannsóknir hafa verið gerðar hérlandis á því sem kallað er „situational awareness“ þó er rétt að benda á ritgerð Selmu Óskar Höskuldsdóttur [„Öryggisandi á vinnustöðum. Upplifun starfsmanna á öryggisháttum hjá útgerðarfélagi“](#) þar er meðal annars fjallað um slíka þætti. Á vef Samgöngustofu er ítarleg rannsókn sem ber heitið [„Líðan, heilsa og vinnuumhverfi á íslenskum fiskiskipum“](#)

Mynd 4 sýnir tölulegar breytingar á skráðum atvikum hjá RNSA milli ára 2020 og 2021.

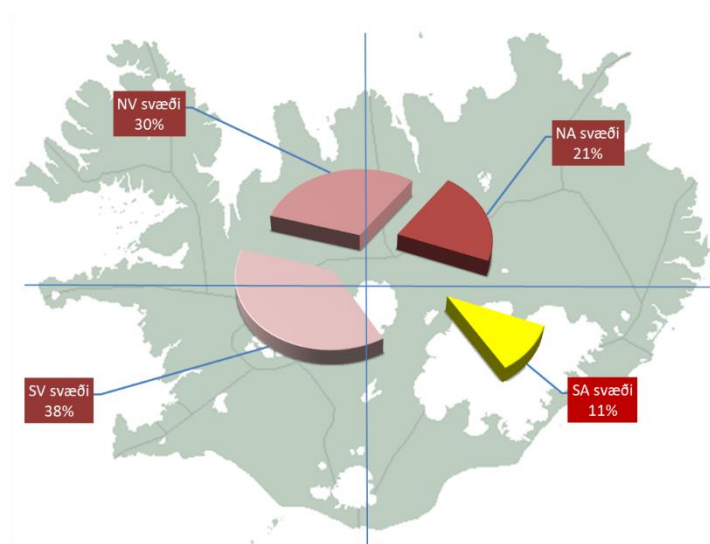


Mynd 4 Breytingar á milli ára 2021 - 2022



VETTVANGUR/SVÆÐI ATVIKA 2022

Skráð atvik hjá RNSA eru á NV 20, en það svæði nær frá Snæfellsnesi að Siglufirði og á SV svæði eða 25, sem er svæðið frá Dyrhólaey að Snæfellsnesi. Á kortinu (*Mynd 5*) sést hlutfallsleg skipting á milli svæða en á NA svæði voru 14 atvik skráð og á SA svæði voru þau sjö.



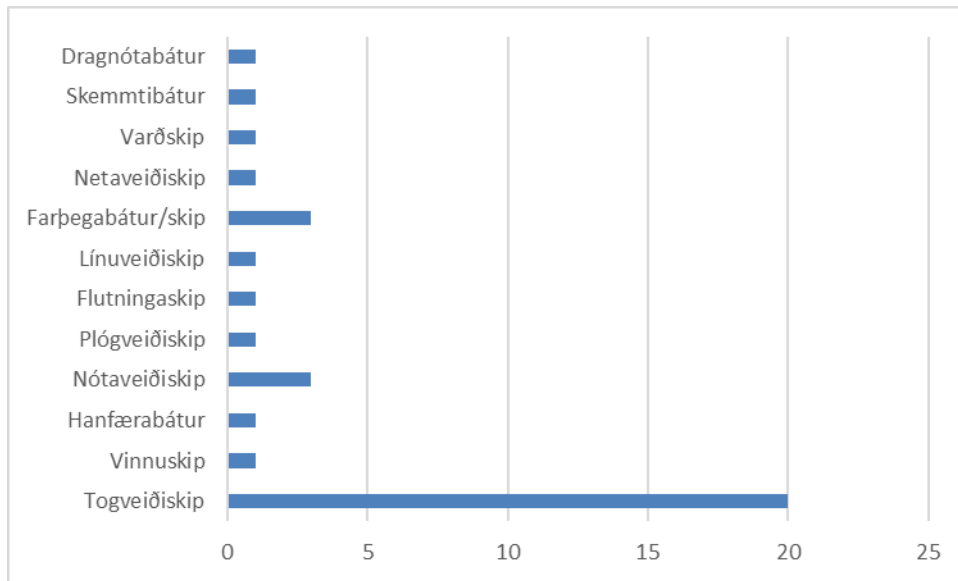
Mynd 5 Svæðaskipting skráðra atvika 2021

BANASLYS

Tvö banaslys urðu á íslenskum sjómönnum við strendur landsins á árinu 2022 sem er afturför en engin banaslys urðu fimm ár á undan. Ári þar sem engin banaslys urðu á sjómönnum við landið eru 2008, 2011, 2014, 2017, 2018, 2019, 2020 og 2021.

SLYS Á FÓLKI

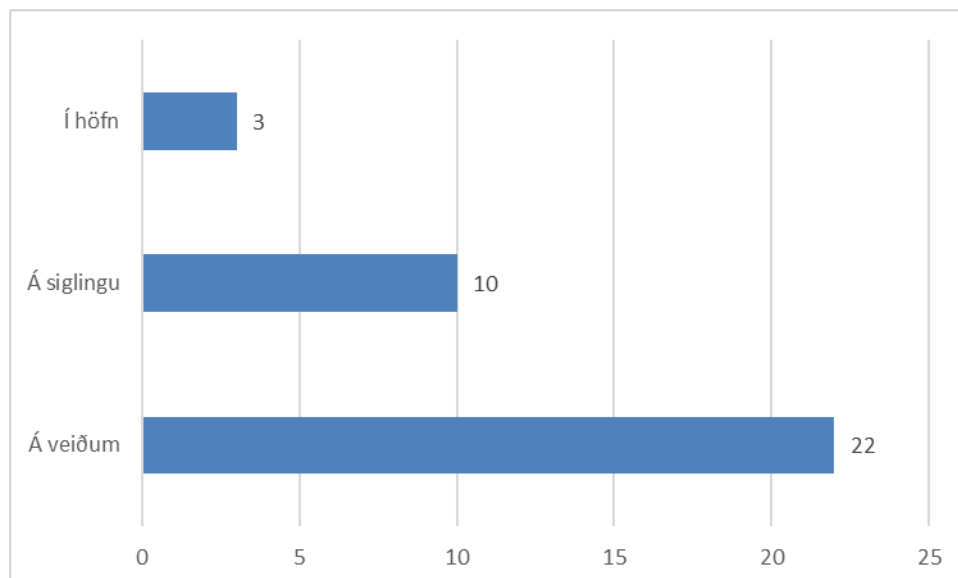
Skráð slys hjá RNSA á fólki til rannsókna á árinu 2022 voru 35 en 2021 voru 42 atvik rannsökuð en voru 58 á árinu 2020 og 57 á árinu 2019. Í eftirfarandi línuriti (*Mynd 5*) má sjá grófa skiptingu á slysum á fólki eftir skipategundum.



Mynd 6 Skráð slys á fólki eftir tegundum skipa

Aðgerð skipa við slys á fólki

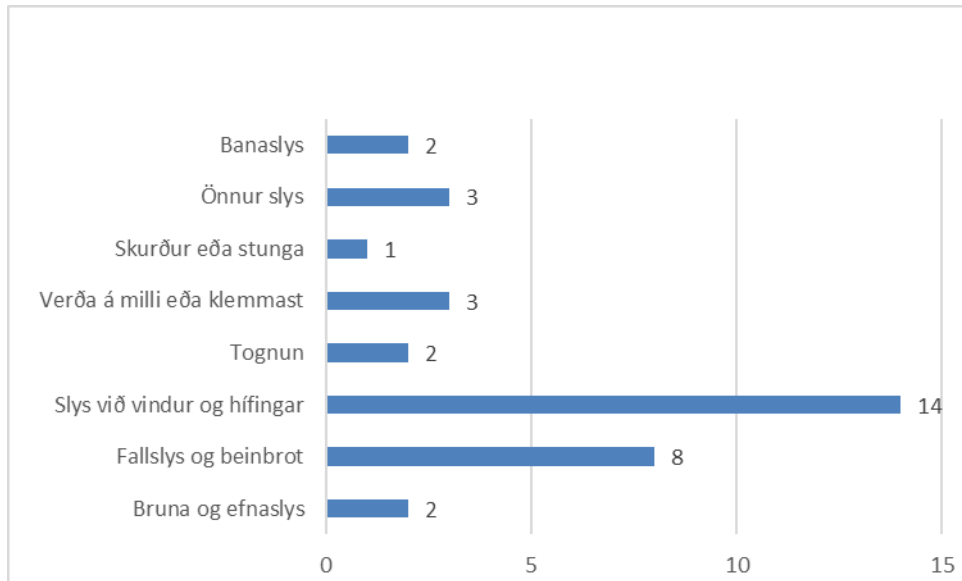
Á súluritinu (Mynd 7) hér að neðan sést við hvaða aðstæður skráð slys á fólki urðu. (uppfæra)



Mynd 7 Aðgerðir skipa við slys á fólki

Tegund slysa á fólki

Samkvæmt grófri samantekt voru algengustu slysin voru slys við vindur og hífingar eða 14 talsins. Önnur algeng slys voru m.a. fallslys. Á mynd 6 er gróf flokkun á þeim slysum sem skráð voru á árinu.



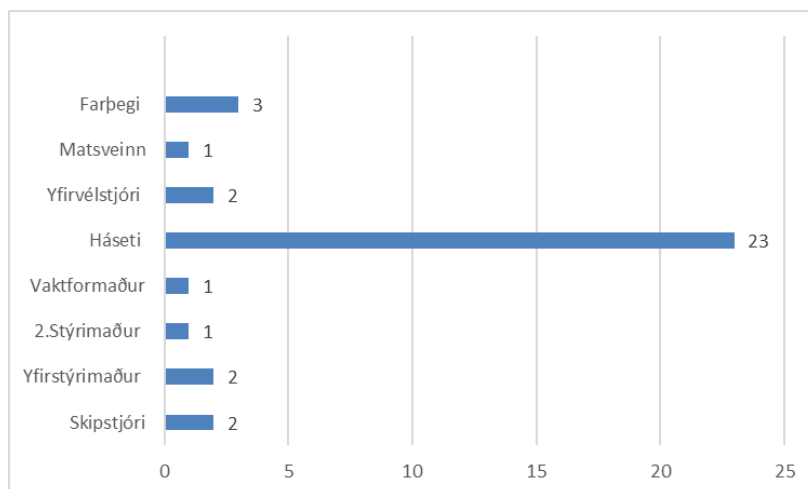
Mynd 8 Flokkun skráðra slysa á fólki

Meðalaldur slasaðra

Meðalaldur slasaðra á árinu var 41 ár en var 42 ár árið 2021. Þeir þrír yngstu sem slösuðust voru allir 25 ára. Elsti slasaði var 62 ára.

Stöðugildi slasaðra

Eins og áður eru undirmenn á skipum í miklum meirihluta þeirra sem slasast í skráðum slysum á fólki eða 65%. Listi yfir slasaða sjómenn og farþega má sjá á mynd 9.



Mynd 9 Slysa á sjófarendum eftir stöðu þeirra um borð

SKIP – TEGUND ATVIKA

Á töflunni á mynd 10 má sjá skiptingu skráðra atvika á tegundir skipa.

	Eldur um borð	Sekkur í höfn	Dreginn til hafnar	Tók niðri	Vélarvana	Hvolfir	Leki	Strandar	Sekkur	Árekstarhætta	Ásigling	Reykur í vélarrúmi
Netaveiðiskip	1		1									
Björgunarskip		1										
Handfærbátur	2	1	4	1	2		1	1	2			
Tvö skip											1	
Línuveiðiskip				1				1				
Farþegaskip			1		1							3
Skemmtibátur					1	1						
Togveiðiskip			1	1				1				
Olískip											1	

Mynd 10 Skipting á skráðum atvikum eftir skipategundum

Skip sökva

Tvö sjóför sukku í höfn á árinu 2022, eitt fékk á sig sjó og sökk og í einu kviknaði en það var dregið upp í fjöru þar sem það brann og sökk.

Skip stranda / taka niðri

Sex atvik voru þegar skip strönduðu eða tóku niðri en voru átta atvik 2021.

Árekstur skipa / ásiglingar

Fjórar ásiglingar voru skráðar á íslenskum skipum 2022 eins og árin 2021 og 2020. Þrjár af þessum ásiglingum gerðust í höfn og varð smávægilegt slys á farþega í einu þeirra. Ein varð utan hafnar en þá sigldi skoðunarbátur á hval.

Eldur um borð

Þrjú atvik voru skráð þar sem um eld um borð var að ræða 2022 auk þess sem bátur brann á hafi úti og sökk. Slík tilvik voru 3 árið 2021.

Leki

Eitt atvik var skráð um leka um borð í skipi. Það talsvert undir meðaltali árána 2011-2021 sem voru fimm á ári.

Skip vélarvana

Á árinu 2022 voru 12 atvik skráð til rannsóknar vegna vélarvana eða skipa þar af 3 á skipum lengri en 15 metrar en voru 21 árið 2021 og 13 árið 2020, 18 árið 2019 og 54 árið 2018.

Þetta merkir því miður ekki að um fækkun hafi verið að ræða því atvik af þessum toga voru samtals 69 (skip undir 15 metrum) á árinu og 79 á árinu 2021. Eins og fram hefur komið í fyrri ársyfirlitum þá er

eingöngu hluti þessara atvika tekin til rannsóknar samkvæmt mati RNSA en rétt er að benda á að öll þessi atvik eru engu að síður metin alvarleg.

Gátlisti fyrir minni fiskiskip

Þessi atvik hafa að stærstum hluta tengst minni fiskiskipum en eins og áður hefur komið fram gerði Samgöngustofa árið 2019 aðgengilegan á vef sínum „**GÁTLISTA FYRIR STRANDVEIÐAR**“ (mynd 10) Gátlistinn tekur fyrir búnað bátsins, fjarskipti, neyðar- og björgunarbúnað og önnur atriði sem mikilvægt er að skoða fyrir brottför.

RNSA hvetur sjófarendur til að tileinka sér þennan gátlista.

1

GÁTLISTI FYRIR STRANDVEIÐAR



Með góðu viðhaldi báts og búnaðar og reglulegri yfirferð á þeim atriðum sem eru á listanum hér fyrir neðan, er á auðveldan hátt hægt að auka tryggi sjófarenda og auka líkur á ánægjulegri sjóferð.

BÚNAÐUR BÁTSINS

- Athugið hvort gróður hafi myndast í tönkum en það getur orsakað stöflu í oliukerfum og síum (Gerist stundum eftir langt stopp).
- Hreinsað eldsneytisolíukeyrft, olukeyma, lagnir og slur sérstaklega vel eftir langa legu báts.
- Athugið hvort olíumælur sýni rétt eldsneytismagn. Verið viss um að hægt sé að mæla/þæla (handvirk) magn eldsneytis ef mælir er bilaður.
- Athugið ástand rafkeyma. Ef vafi er á ástandi þeirra skuluð þið biðja skoðunarmenn um að álagsprófa geymana.
- Athugið hvort lensidælur og lagnir frá þeim séu í lagi. Hvort slur séu hreinar og að það sé gott aðgengi að þeim. (Eskilegt er að hafa færanlega handtölu til taks.)
- Hafið til vara olu- og vatnsslur ásamt verkfærum til að skipta um þær.
- Hafið til vara reimar og verkfæri til að skipta um þær.
- Hafið varabirgdir af smurölu.
- Gætið þess að landfestar og dráttartög séu í góðu ásigkomulagi.
- Gætið þess að ankeri séu til taks, aðgengileg og tilbúin til notkunar.
- Verið viss um að stjóri og neyðarstjóri séu í lagi.
- Verið viss um að siglingaljósi séu í lagi.

FJARSKIPTI

- Tryggið að öll fjarskiptatæki séu í lagi. Verið viss um að loftnet fyrir talstöð AIS og síma séu í lagi.
- Athugið að AIS tækið sendi réttar upplýsingar um auðkenni báts og nafn. Gæta þarf þess að ef nafni og auðkenni báts hefur verið breytt að það sé uppfært í AIS.

Framhald á næstu síðu

Samgöngustofa Siglingaráð

2

ÁÐUR EN LAGT ER AF STAÐ Á STRANDVEIÐAR

GÁTLISTI FYRIR STRANDVEIÐAR

Framhald af síðu 1

NEYÐAR- OG BJÖRGUNARBÚNAÐUR

- Athugið að losunarbúnaður björgunarbáta sé í góðu lagi.
- Hafið björgunarbúninga og –vesti aðgengileg.
- Hafið handslókkvitæki aðgengileg og betra er að hafa þau fleiri en færri um borð.
- Passið að neyðarútgangar séu hindrunarlausrir og greiðfærir.
- Athugið að neyðarstigi sé í lagi.
- Gætið þess að sjúkrakassi sé yfirfinn og í lagi.
- Athugið að neyðarblýs og flugeldar séu um borð. Gætið þess að þau séu ekki útrunnin og geymið þau á viðeigandi hátt.
- Athugið að neyðarsendar séu í lagi.
- Hafið vasaljós tiltæk, gerið athugasemdir á virkni þeirra og hafið aukarathléður.
- Hafið aukafatnað – í vatnsheldum umbúðum.
- Hafið sjónauka um borð í bátinum.

FYRIR BROTTFÖR

- Áður en lagt er af stað skal farið vandlega yfir framangreind atriði.
- Athugið að lögskráning sé samkvæmt reglum, trygging sé gild fyrir áhöfn og að réttindi og tryggingþekking skipverja sé í lagi.
- Athugið veðurspá.
- Verið vel úthvöld fyrir brottför.
- Verið þess fullviss að þekking á stjórnbúnaði báts og stöðugleika sé til staðar.
- Gangið ör skugga um að næg eldsneytisóla sé um borð í bátinum.
- Tryggið að allar sjóbúnaðar séu í lagi.
- Kveikið á AIS tæki fyrir brottför.
- Tilkynnið brottför til strandstöðvar á rás VHF 09.
- Munið að stilla talstöð á VHF 16 til að uppfylla skyldu um hlustveru. Hægt er að nota Dual Watch (DW) til þess.
- Klæðist „fleytibúnaði“ við vinnu á þilfari
- Hafið uppfært sjökort (í plasti/plastað) af svæðinu sem veiðar eru stundaðar á.

Samgöngustofa Siglingaráð

ÁÐUR EN LAGT ER AF STAÐ Á STRANDVEIÐAR

06_2019

Mynd 10 Gátlisti fyrir strandveiðar og minni fiskiskip

Tillögur í öryggisátt

Eins og fram hefur komið þá gerði nefndin tvær tillögur í öryggisátt á árinu og tengdust þær máli nr. 21-127 S 083 . Hún varðaði neyðarstýri á bátum með flapsa og máli nr. 22-020 S 016 um að færa inn í skoðunahandbók skipa 8.-11. gr reglugerðar nr. 200/2007.

Tillögurnar voru eftirfarandi:

- Rannsóknarnefnd samgönguslysa gerir tillögu í öryggisátt til Samgöngustofu um að fallið verði frá undanþágum skv. verklagsreglum um að sleppa megi neyðarstýri á bátum sem eru með flapsa.
- RNSA beinir því til Samgöngustofu að fært sé inn í skoðunarhandbók hvort skip uppfylli þær kröfur sem gerðar eru í 8.-11. gr. reglugerðar nr. 200/2007 um ráðstafanir er stuðla að bættu öryggi og heilsu starfsmanna um borð í skipum.

Sérstakar ábendingar

Nefndin gerði nokkrar sérstakar almennar ábendingar í 19 málum sem afgreidd voru með eða án nefndarálits. Nefndarálit voru 27.

Ábendingarnar voru eftirfarandi:

Nefndarálit og sérstaka ábendingar:

- Nr. 20-126 S 091 Orsök atviksins má rekja til óvænts sjólags. Sérstök ábending: Nefndin telur ljóst að ástand bátsverja A hafi gefið fullt tilefni til skjótrar og faglegrar aðhlyningar. Nefndin telur ámælisvert að ekki hafi verið farið eftir verklagsreglu, meðal annars um að tveir bátar væru ávallt í samfloti.
- Nr. 21-105 S 068 Nefndarálit: Orsök slyssins var sú að hjálparspilið var óvart ræst.
- Sérstök ábending: Nefndin telur að í staðinn fyrir að nota „on/off“ rofa í handfanginu fyrir framgilsinn væri heppilegra að nota þrýstirofa sem halda þyrfti niðri á meðan hjálparspil er í notkun
- Nr. 21-092 S 059 Nefndarálit: Orsök slyssins var sú að vatnsskurðarvélin var ekki stöðvuð þegar fiskstykki festist í henni.
- Nefndin minnir á reglugerð 200/2007 um ráðstafanir er stuðla að bættu öryggi og heilsu starfsmanna um borð í skipum
- Nr. 21-106 S 069 Nefndarálit: Orsök slyssins var að flotkúla féll í höfuð skipverja sem ekki var með öryggishjál.
- Nefndin bendir á mikilvægi þess að útgerð og skipstjórar gefi ekki afslátt á notkun persónulegs öryggisbúnaðar sem hefði að líkindum dregið úr alvarleika atviksins.
- Nr. 21-119 S 079 Nefndarálit: Ástæða óhappsins er sú að skipstjórinn var ekki með óskipta athygli við siglinguna og fór of nærri skeri.
- Sérstök ábending: TimeZero er ekki viðurkennt siglingaforrit og má sjá fyrri ályktun varðandi strand á þessu sama skeri. (mál Nr.19-090 S 059) Nefndin hvetur alla skipstjórnarmenn til að

sjá til að ávallt séu um borð lögleg og leiðrétt sjókort yfir það svæði sem siglt er um til að tryggja öryggi skips og áhafnar.

- Nr. 21-127 S 083 Nefndarálit: Bilun í tengi vökvadælu orsakaði það að báturinn varð stjórnlaus.
- Sérstakar ábendingar: Nefndin beinir því til stjórnenda skipa að kynna sér til hlítar notkun og möguleika til neyðarstjórnunar.
- Nr. 21-093 S 060 Nefndarálit: Orsök slyssins var að farþegi gekk um landgöngubrú eftir að hún hafði losnað úr falsi. Engar verklagsreglur voru um borð í skipinu um umferð farþega meðan lestað er og losað.
- Sérstök ábending: Nefndin bendir á mikilvægi þess að settar séu verklagsreglur um umferð farþega.
- Nr. 21-107 S 070 Nefndin telur orsök atviksins vera þá að aukarýmd hefur verið í smurrás vélarinnar þar sem smurþrýstingurinn var fallandi sem endaði með úrbræðslu og vélarniðurbroti. Við fallandi smurþrýsting, án skýringar, hefði verið tímabært að framkvæma upptekt á vélinni.
- Sérstök ábending til útgerðar: RNSA bendir á að fara yfir vinnufyrirkomulag um borð í skipinu þannig að hægt sé að sinna nauðsynlegu eftirliti með vélbúnaði og viðhaldi á honum
- Nr. 22-027 S 021 Orsök atviksins er að vökvakerfið tæmdist þar sem vökvaslanga fór í sundur. Sérstakar ábendingar: Nefndin beinir því til stjórnenda skipa að kynna sér til hlítar notkun og möguleika til neyðarstýringa.
- Nr. 22-014 S 010 Örsök slyssins var að festingar afhleypingaríláts voru ekki fullnægjandi.
- Sérstök ábending: Matsveinar ættu að nota persónuhlífar en þær helstu eru: Lokaðir skór gjarnan úr leðri með sóla sem hindrar að menn renni til, verja fætur fyrir heitum vökva og ef þeir missa hnífa úr höndunum á sér. Þykkar bómullarbuxur sem hlífa því að heit olía brenni, skvettist hún á menn. Jakka úr sama efni sem ver fyrir heitum vökva.
- Nr. 21-096 S 063 Nefndarálit: Ástæða slyssins er að bátnum var siglt á mikill ferð yfir grynningar. Sérstök ábending: Þrátt fyrir að bátar séu ekki skráningarskyldir ber stjórnendum þeirra að kynna sér veðurspár og þekkja til þess svæðis sem þeir sigla um.
- Nr. 22-002 S 001 Nefndarálit: Eldsupptök voru í/eða við hleðslu AIS staðsetningarbúnaðar í afturhorni setustofunnar.
- Sérstök ábending: Nefndin telur að til að auka öryggi skipverja eigi ekki að vera með búnað sem tilheyrir veiðifærum í hleðslu inn í vistaverum.
- NR. 22 -019 S 015 Nefndarálit: Nokkrir samverkandi þættir hafa að öllum líkindum valdið slysinu. Meðan verið var að snurpa og hífa nótina var allmikil ölduhæð sem óhjákvæmilega jók álag á snurpuvírinn sem var í slæmu ástandi. Vírinn var mjög strekktur á milli blakka og því mikið álag á honum. Fremri snurpublökkinn var of lítil og gegn ráðleggingum víraframleiðanda. Þá voru stjórnækin fyrir kraftblökkina illa staðsett og hafði það áhrif á alvarleika slyssins.
- Sérstök ábending: Skipstjórnarmönnum er bent á að kynna sér vel öryggisblöð og leiðbeiningar um notkun víra. Þvermál blakka á að vera sem næst 18 falt þvermál vírs.
- Sérstakar ábendingar:
- Nr. 21-074 S 052 Nefndin bendir á skyldu skipstjórnarmanna að hafa stöðuga hlustun á neyðarrás 16.
- Nr. 21-108 S 071 Nefndin vekur athygli skipstjórnenda á að skylt er að gera skriflegt áhættumat fyrir
- einstaka verkþætti um borð.
- Nr. 21-097 S 064 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

- Nr. 22-003 S 003 Sértekning: Vegna tíðra slysa um borð í ísfræktogurum bendir nefndin á að ýmsar lausnir eru í boði til að koma í veg fyrir að menn renni í körum
- Nr. 22-013 S 009 Eftir óhöpp sem þessi ætti skilyrðislaust að koma mönnum undir læknishendur sem fyrst.
- Nr. 22-034 S 027 Þegar veður er slæmt getur verið skynsamlegra að lengja í gröndurum þegar veiðarfærið er fyrir innan. Togþilfar þessa skips er stutt og því erfitt og tafsamlegt að viðhafa slíkt verklag. Í þessu tilfalli hefðu keðjur sem festar eru í rennuþil minnkað líkur á að grandari slægist til.

Nefndarálit:

- Nr. 21-060 S 041 Orsök slyssins var sú að færibaldið fór af stað þegar unnið var við það.
- Nr. 21-118 S 075 Nefndarálit: Nefndin ályktar ekki í málinu en telur að skipverjar hafi brugðist rétt við með því að loka vélarúminu og ræsa slökkvikerfið
- Nr. 21-013 S 006 Orsök slyssins var að slasaði hugði ekki að sér og var ekki með öryggishanska.
- Nr. 21-089 S 057 Orsök atviksins var að spjaldlokinn á enda þúströrsins virkaði ekki eins og hann átti að gera
- Nr. 21-120 S 077 Orsök slyssins var sú að ekki var tekin straumur af rafmagnstöflunni.
- Nr. 22-016 S 012 Orsök atviksins var mikill ís í höfninni sem var tilkominn vegna mikils ferskvatns sem rennur jafnan í hana.
- Nr. 22-020 S 016 Nefndarálit: Orsök slyssins má rekja til þess að fiskikör á milliþilfari voru illa skorðuð
- Nr. 22-030 S 023 Nefndarálit: Nefndin telur að með hliðsjón af aðstæðum hefði Andrea átt að draga úr ferð og hleypa Akurey út fyrir hafnargarða áður en Andrea kom á milli hafnargarða.
- Nr. 22 - 031 S 024 Nefndarálit: Orsök atviksins má rekja til þess að bátnum var siglt yfir grynningar þar sem mikið er af skerjum og boðum sem skipstjórinn var lítt kunnugur.
- Nr. 22-032 S 25 Nefndarálit: Ástæða þess að Tjaldur tók niðri er að skipið var fyrir utan innsiglingarennu (austan við)
- Nr. 21-020 S 011 Nefndarálit: Orsök óhappsins var sú að ekki var farið eftir verklagsreglum um að fara ekki út í rennu til að skera á þenslugjarðir fyrr en búið er að leysa frá poka.
- Nr. 22 - 037 S 029 Nefndarálit: Orsök brunans var gamalt og yfirlestað fjöltengi.
- Nr. 22-045 S 032 Nefndarálit: Orsök atviksins má rekja til óvarkárni og til þess að ekki var notaður nauðsynlegur öryggisbúnaður.
- Nr. 21-125 S 081 Nefndarálit: Ástæða þess að skipið strandaði er aðgæsluleysi og vanræksla við stjórn skipsins.



SJÁLFSTÆÐI - FAGMENNSKA - ÖRYGGI

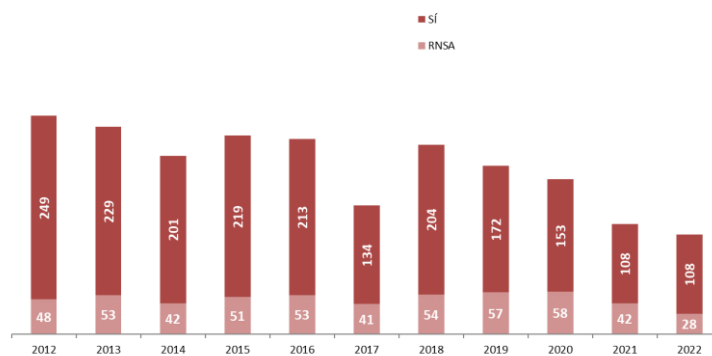
Tilkynnt slys á sjómönnum til Sjúkratrygginga Íslands (SÍ) 2021

Tilkynnt slys á sjómönnum til Sjúkratrygginga Íslands (SÍ) á árinu 2022 voru samtals 108. Skráð slys á sjómönnum rannsökuð hjá RNSA á árinu voru 28 atvik eða um 26% þeirra sem tilkynnt voru til SÍ. Þetta samsvarandi við meðaltal frá árunum 2001 til 2021 sem er um 26%.



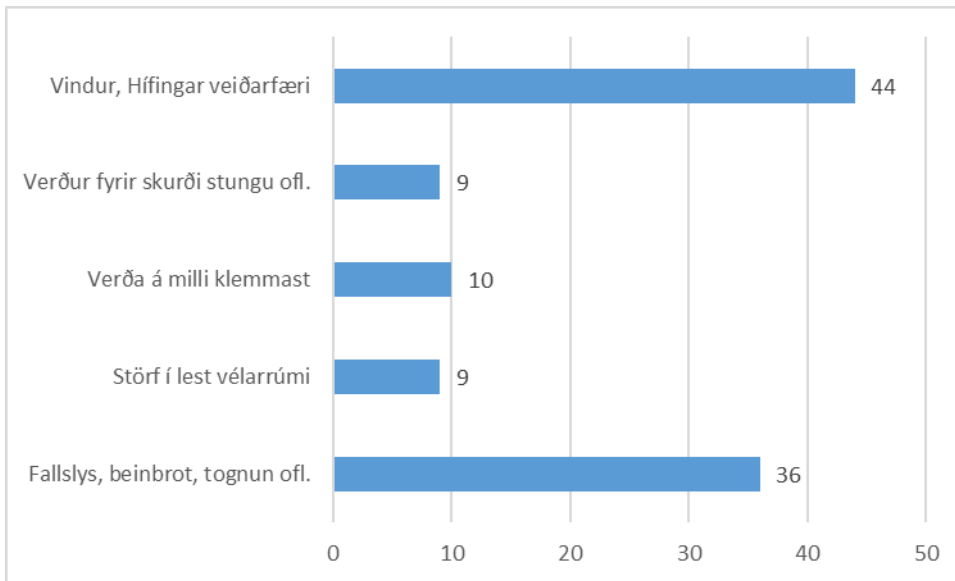
RNSA skoðaði öll þessi 108 slys og samkvæmt mati var ekki talið tilefni til frekari rannsóknar á nema 28 tilkynntum slysum til SÍ. Önnur slys voru skráð en gáfu ekki tilefni til frekari rannsókna.

Á súluritinu á mynd 11 er fjöldi tilkynninga til SÍ og rannsóknir hjá RNSA á árunum 2012-2022.



Mynd 11 Tilkynnt slys á sjómönnum til Sjúkratrygginga Íslands

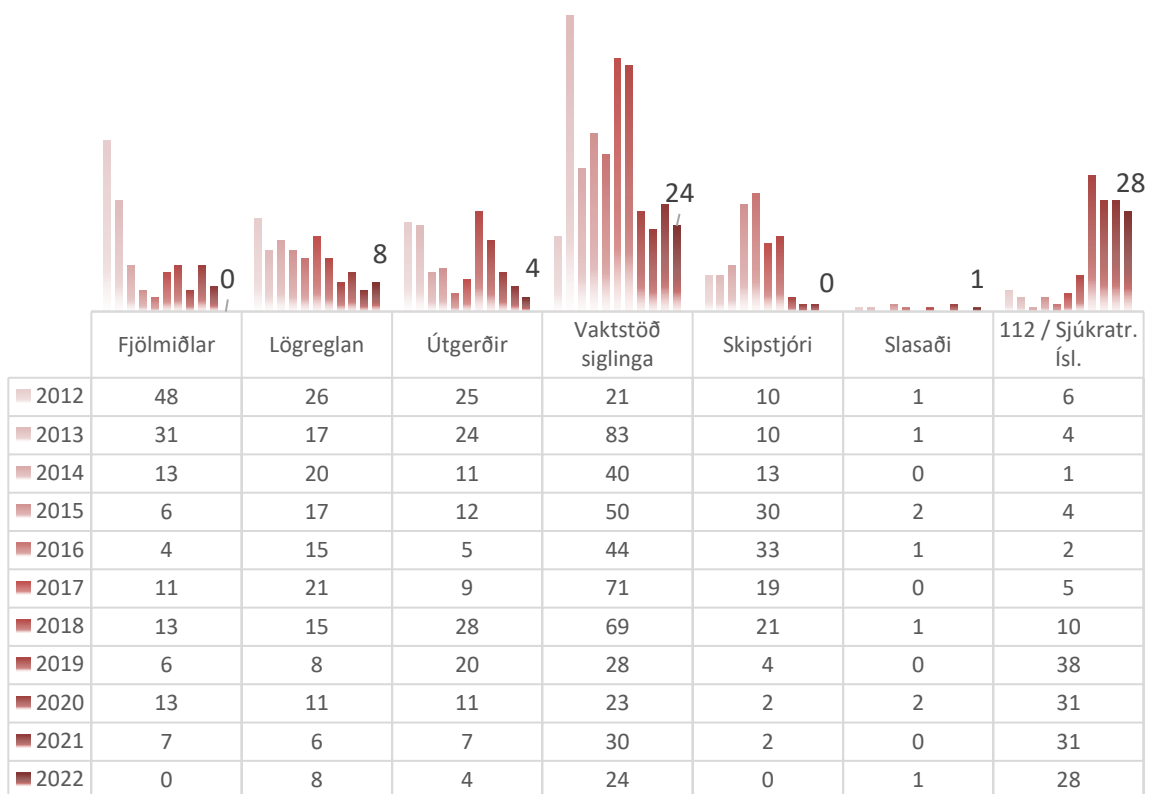
Af 108 tilkynningum ársins 2022 til SÍ voru 33 slys á sjómönnum sem gerðust á árinu 2021 og þ.a.l. voru 75 slys sem gerðust á árinu 2021. Á súluritinu á mynd 12 er gróf samantekt á tegundum þessara slysatilkynninga til SÍ. Þess ber að geta að allar líkur eru á að enn eigi eftir að berast tilkynningar frá árinu 2022.



Mynd 12 Gróf flokkun á tegundum tilkynntra slysa til SÍ 2021

AÐILAR SEM TILKYNNNA ATVIK TIL RNSA 2011 – 2022

RNSA hefur á undanförunum árum flokkað hvaðan upplýsingar koma varðandi þau atvik sem skráð eru og tekin til umfjöllunar hjá nefndinni. Á súluritinu í mynd 13 sést hvernig þróunin hefur verið á árunum frá 2012.



Mynd 13 Upplýsingar um atvik

RNSA hefur markvisst hvatt sjómenn og útgerðaraðila að virða skyldur þeirra 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 baráttunni við að auka öryggi á sjó.



Erlent starf

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.



PCF12 fundur EMSA

Á þessu ári var árlegur fundur hjá EMSA, PCF12 (Permanent Cooperation Framework) haldinn í höfuðstöðvum EMSA í Lissabon 20 – 23. september. PCF fundirnir hafa áður verið haldnir í júní hvert ár í höfuðstöðvum EMSA í Lissabon. *Markmiðið með PCF er að bjóða upp á rekstrarvettvang sem gerir rannsóknaraðilum aðildarríkjanna kleift að vinna saman eins og vísað er til í 10. gr. tilskipunar 2009/18/EB.*

MAIIF – Alþjóðasamtök

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. Vefslóð MAIIF er: www.maiif.org



Á þessu ári var haldinn fundur hjá samtökunum í október **MAIIF 29** í Perú (*Marine Accident Investigators International Forum*) Fulltrúi RNSA sótti fundinn. Á fundum 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.

EMAIF - Evrópusamtök

EMAIF er Evrópudeild rannsóknaraðila á sjóslysum innan MAIF og voru stofnuð í Helsinki 2005.

Ekki var haldinn fundur hjá EMAIF á árinu 2021 vegna Covid-19 fundur er áformaður í maí 2023

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 áhættugreiningar og koma í veg fyrir slys.

Skráning Íslands í EMCIP

Samgöngustofa hefur skráð íslensk sjóatvik rannsökuð hjá RNSA í EMCIP frá því í september 2018.

Hægt er að skoða og fræðast meira um EMCIP á slóðinni: <http://www.emsa.europa.eu/emcip.html>

Á árinu var tekið í notkun kerfið Atvik sjómenn

Kerfið er í eigu og rekið af RNSA. Samgöngustofa og Slysavaraskóli sjómanna munu sinna kennslu á kerfinu. Kerfið er hugsað til að bæta skráningar atvikum, slysum og úrbótum sem gerðar eru í kjölfar þess sem úrskaiðis getur farið við störf um borð í skipum.

Allar upplýsingar um kerfið má nálgast [hér](#):

ATVIK HJÁ RNSA ÁRIÐ 2022 tekin til rannsóknar

11/Mar/21	Ísey EA 40	2021	Slys á fólki	159,87	Plógveiðar
10/Oct/21	Sólberg ÓF 1	2021	Slys á fólki	3720	Togveiðiskip
18/Nov/21	Kap VE 4	2021	Slys á fólki	1410,5	Nótaveiðiskip
20/Dec/21	Stefnir ÍS 28	2021	Slys á fólki - fallslys	686,33	Togveiðiskip
2/Jan/22	Erling KE 140	2022	Eldur í vistarverum	366,53	Netaveiðiskip
11/Jan/22	Pálína Þórunn	2022	Slys á fólki - skurður, stunga	327	Togveiðiskip
18/Jan/22	Grímsi BA	2022	Slys á fólki	45,11	Vinnuskip
19/Jan/22	Hoffell SU 80	2022	Slys á fólki	1775,7	Togveiðiskip
20/Jan/22	Brynjófur VE 3	2022	Slys á fólki - fallslys	531,5	Togveiðiskip
25/Jan/22	Milla ST 38	2022	Banaslys	4,77	Handfærabátur
28/Jan/22	Kaldbakur EA 1	2022	Slys á fólki	2080,78	Togveiðiskip
28/Jan/22	Sóley Sigurjóns GK 200	2022	Slys á fólki	737	Togveiðiskip
28/Jan/22	Kap II VE 7	2021	Slys á fólki	575,2	Netaveiðiskip
8/Feb/22	Kobbi Láka	2022	Sekkur í höfn	8,14	Björgunarskip
15/Feb/22	Sigursæll KÓ 8	2022	Sekkur í höfn	4,39	Handfærabátur
17/Feb/22	Kap VE 4	2022	Slys á fólki	1410,0	Nótaveiðiskip
5/Mar/22	Barði NK 120	2022	Slys á fólki vír slitnar	3588	Nótaveiðiskip
9/Mar/22	Detlifoss	2022	Slys á fólki	29169	Flutningaskip
19/Mar/22	Tómas Þorvaldsson GK 10	2022	Slys á fólki-klemmist	2287	Togveiðiskip
20/Mar/22	Víkingur AK 100	2022	Slys á fólki	3671	Togveiðiskip
20/Mar/22	Pálína Þórunn GK 49	2022	Slys á fólki	327,62	Togveiðiskip
30/Mar/22	Elley EA 250	2022	Bilun í búnaði og dreginn til hafnar	14,98	Netaveiðiskip
8/Apr/22	Akurey vs Andrea	2022	Sjóatvik		Tvö skip
22/Apr/22	Sigurbjörg SF 710	2022	Strandar	6,60	Handfærabátur
23/Apr/22	Tjaldur SH 270	2022	Tók niðri	689,16	Línuveiðiskip
25/Apr/22	Sturla GK 12	2022	Slys á fólki	485,67	Togveiðiskip
15/May/22	Rán SH 307	2022	Eldur um borð	14,94	Handfærabátur
18/May/22	Hákon EA 148	2022	Slys á fólki - við vindur	3000	Togveiðiskip
26/May/22	Jón Magnús RE 221	2022	Vélarvana og dreginn til hafnar	2,31	Handfærabátur
2/Jun/22	Guðborg NS 336	2022	Vélarvana	7,17	Handfærabátur
9/Jun/22	Svana SH 234	2022	Strandar - leki	5,03	Handfærabátur
13/Jun/22	Herjólfur IV	2022	Ásigling í höfn	3270	Farþegaskip
18/Jun/22	Baldur	2022	Vélarvana	1677	Farþegaskip
24/Jun/22	Bylgja VE 75	2022	Slys á fólki	437	Togveiðiskip
25/Jun/22	Hrafn Sveinbjarnarson GK 225	2022	Efnaslys	1551	Togveiðiskip
1/Jul/22	Amelía Rose	2022	Fékk í skrúfunu	191,42	Farþegaskip
6/Jul/22	Gosi KE 102	2022	Eldur - sekkur	14,74	Handfærabátur
7/Jul/22	Gullver NS 12	2022	Slys á fólki	674	Togveiðiskip
8/Jul/22	Baldvin Njálsson GK 400	2022	Slys á fólki	2880	Togveiðiskip
11/Jul/22	Hafsúlán farþegabátur	2022	Slys á fólki	169	Farþegaskip
13/Jul/22	Villi-björn SH 148	2022	Sekkur - fær á sig sjó	8,54	Handfærabátur
14/Jul/22	Freyja varðskip	2022	Slys á fólki	4566	Varðskip
19/Jul/22	Ársæll Sigurðsson HF 80	2022	Leki um borð	14,87	Handfærabátur
3/Aug/22	Sæfari ÁR 170	2022	Slys á fólki-klemmist	159	Plógveiðar
6/Aug/22	Teista ÞH 58	2022	Bilun í búnaði og dreginn til hafnar	4,08	Handfærabátur
6/Aug/22	Black Pearl RIB bátur	2022	Slys á fólki	0	Skemmtibátur
6/Aug/22	Svala SH 290	2022	Bilun í búnaði og dreginn til hafnar	4,86	Handfærabátur
8/Aug/22	Sif ÍS farþegaskip	2022	Ásigling	45,0	Farþegaskip
22/Aug/22	Hringur SH 153	2022	Reykur í vélarnúmi	481	Togveiðiskip
26/Aug/22	Bima BA 154	2022	Vélarvana og dreginn til hafnar	19,03	Handfærabátur
28/Aug/22	Gullberg VE 292	2022	Slys á fólki - við vindur	2188	Togveiðiskip
3/Sep/22	Humber Pro RIB bátur	2022	Vélarvana	0	Skemmtibátur
7/Sep/22	Þróstur BA 48	2022	Eldur um borð	4,57	Handfærabátur
12/Sep/22	Maggy VE 108	2022	Slys á fólki snurvoðartóg slitnar	113	Dragnótaskip
29/Sep/22	Málmey SK 1	2022	Slys á fólki	1470	Togveiðiskip
5/Oct/22	Jökull ÞH 299	2022	Tók niðri	962	Línuveiðiskip
6/Oct/22	Elli P SU 206	2022	Bilun í búnaði	15	Handfærabátur
6/Oct/22	Brynjólfur VE 003	2022	Tók niðri	532	Togveiðiskip
22/Oct/22	Ljósafell SU 70	2022	Slys á fólki - fallslys	845	Togveiðiskip
30/Oct/22	Ljósafell SU 70	2021	Slys á fólki	844,95	Togveiðiskip
12/Nov/22	Óskráður gúmbátur SeaRanger	2022	Hvolfir	0	Skemmtibátur
13/Nov/22	Keilir RE	2022	Ásigling	496	Olúskip
14/Nov/23	Hákon EA 148	2022	Slys á fólki - við vindur	1553	Togveiðiskip
26/Nov/22	Runólfur SH 135	2022	Vélarvana og dreginn til hafnar	486	Togveiðiskip
28/Nov/22	Vilhlem Þorsteinsson EA 11	2022	Strandar	4139	Togveiðiskip
3/Dec/22	Sighvatur GK 57	2022	Banaslys	718	Línuveiðiskip



Hús FBSR Flugvallarvegi 7 - 101 Reykjavík
Sími: 511 6500 - Fax: 511-6501 - netfang: RNSA@RNSA.is