

Nr. 19-130 S 075 Amma Sigga II**Farþegi slasast á baki**

Skipaskr.nr. 7695
Utgerð: Gentle Giants-Hvalaferðir ehf
Smíðaður: Pólland, 2010, plast RIB
Stærð: 8,22 bt.
Mesta lengd: 9,98 m Skráð lengd: 9,45 m
Breidd: 2,97 m Dýpt: 1,12 m
Vél: SUZUKI 441,40 kw, 2010
Fjöldi skipverja: 2
Fjöldi farþega: 3



Amma Sigga II ©Ríkarður Ríkarðsson

Gögn:
Lögregluskýrsla
Gögn RNSA

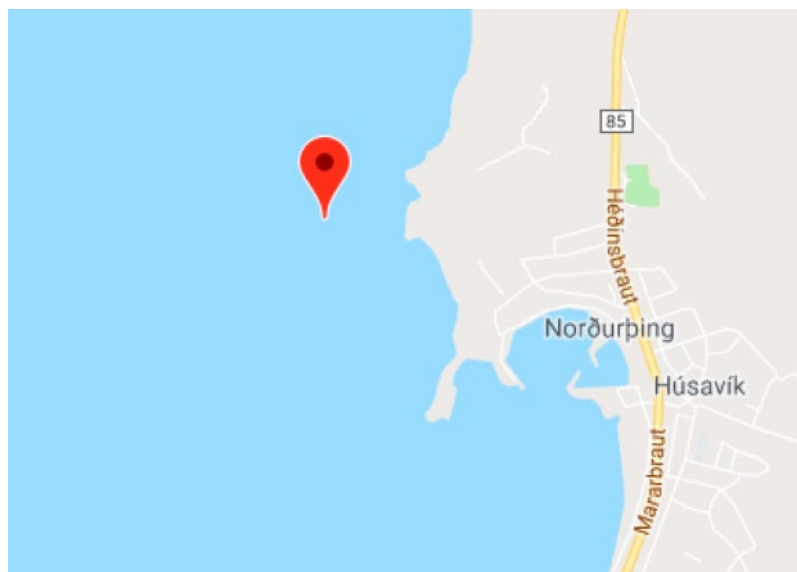
Lokaskýrsla afgreidd á fundi 3. febrúar 2020 af Geirþrúði Alfreðsdóttur, Inga Tryggvasyni, Hilmari Snorrasyni og Hirti Emilssyni

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

Atvikalýsing:

Þann 19. ágúst 2019 var farþegabáturinn Amma Sigga II á siglingu á Skjálfandaflóa. Veður: N 4-6 m/s, ölduhæð 1,0 m.

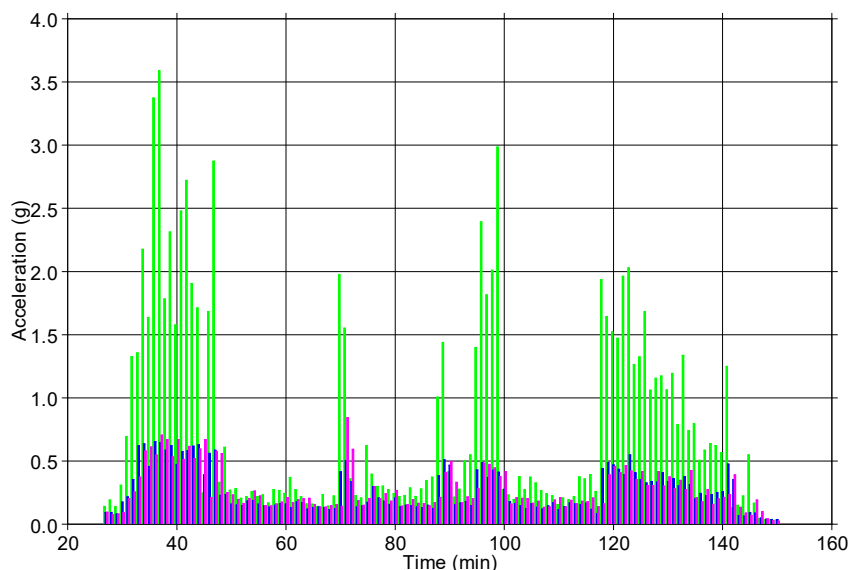
Eftir stutta siglingu bátsins frá Húsavík slasaðist einn farþegi á baki eftir að hann hafði fengið högg undir sig þegar siglt var í öldugangi. Siglt var með slasaða í land og við læknisskoðun kom í ljós samfallsbrot í hrygg.



Mynd 1 Kortið sýnir slystað

Við rannsókn kom fram:

- að samkvæmt atvikaskýrslu skipstjóra var siglt á um 18 hnúta hraða;
- að fram kom að öllum farþegum hefði verið gerð grein fyrir að ferðin væri ekki fyrir hjart- og bakveika né þungaðar konur og þeir undirrituðu farþegalista þar sem þetta kom fram. Leiðsögumaður hefði síðan sett alla farþega í flotgalla og björgunarvesti ásamt því að fara aftur og ítarlega yfir öryggismál um borð. Þá hefði verið farið yfir það hvernig standa ætti upp úr sætum í öldugangi og vera með sveigjanleika í hnjúm til að lágmarka áhrif af öldu á líkama farþega;
- að fram kom hjá slasaða að það hefði verið mikill öldugangur. Það hefðu komið tvær stórar öldur og hann hefði kastast upp við þá fyrri og fengið höggið í lendingu vegna seinni öldunnar;
- að slasaði sagðist hafa setið í fremsta sætinu;
- 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 slysum. Sjá mál nr. 10411, 15411, 17013, 03516, 03616, 09916, 07317, 10717, 07317, 05019 og 05419.

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. Hinsvegar 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.