

Stöðuyfirlit um

TILLÖGUR RNS Í ÖRYGGISÁTT 2000 - 2012



www.rns.is

Efnisyfirlit

TILLÖGUR Í ÖRYGGISÁTT 2000 - 2012.....	3
Verkefni Siglingastofnunar - samantekt.....	6
Heildarskrá yfir tillögur í öryggisátt.....	7
2012	7
2011	7
2009	8
2008	8
2007	9
2006	10
2005	10
2004	11
2003	14
2002	17
2001	19
Nýtt merki og heimilisfang RNSA.....	25

TILLÖGUR Í ÖRYGGISÁTT 2000 - 2012

Samkvæmt 14. gr. laga nr. 68/2000 um rannsóknir sjóslysa skal Rannsóknarnefnd sjóslysa gera tillögur um úrbætur í öryggismálum til sjós eftir því sem rannsókn á orsökum sjóslysa gefur tilefni til. Siglingastofnun Íslands ber að sjá til þess að tillögur til úrbóta sem berast frá nefndinni séu teknar til formlegrar afgreiðslu hverju sinni. Siglingastofnun Íslands skal senda nefndinni niðurstöður slíkrar afgreiðslu.

Nefndin skal í lok hvers starfsárs semja yfirlit um hvernig tillögum hennar hefur verið framfylgt og senda samgönguráðherra. Yfirlitið skal birta í heildarskýrslu nefndarinnar.

Tillögur RNS í öryggisátt

Eins og fram kemur á töflunni hér að neðan hefur RNS gert samtals 163 tillögur í öryggisátt vegna 88 skráðra atvika til Siglingastofnunar Íslands vegna skráðra mála á árunum 2000 – 2012. Fjöldi tillagna hvers árs tengist einu málanúmeri en þær geta skipst í nokkra liði innan þeirra eins og fram kemur á myndinni hér að neðan. Eins og fram kemur í töflunni var ekki gerð tillaga í öryggisátt með málanúmeri á árinu 2010.

Tillögur RNS í öryggisátt samkvæmt fjölda atvika og tillagna 2000 - 2011

	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2011	2012	Samtals:
Fjöldi atvika	22	18	7	13	8	4	3	4	4	1	1	3	88
Fjöldi tillagna	42	37	27	17	15	5	4	4	7	1	1	3	163

Tillögur í öryggisátt eftir málanúmerum

2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2011	2012
013 00	002 01	007 02	003 03	009 04	012 05	011 06	074 07	010 08	145 09	154 11	046 12
020 00	008 01	015 02	014 03	010 04	065 05	077 06	160 07	121 08			118 12
026 00	010 01	027 02	015 03	031 04	088 05	127 06	161 07	126 08			131 12
028 00	012 01	046 02	025 03	043 04	094 05		162 07	129 08			
034 00	034 01	049 02	042 03	051 04							
039 00	035 01	111 02	051 03	059 04							
041 00	036 01	112 02	061 03	061 04							
045 00	037 01		062 03	081 04							
049 00	045 01		102 03								
054 00	051 01		105 03								
056 00	057 01		107 03								
062 00	065 01		125 03								
072 00	091 01		126 03								
074 00	097 01										
079 00	098 01										
082 00	105 01										
084 00	107 01										
090 00	112 01										
093 00											
102 00											
103 00											
109 00											

Hér á eftir er stöðuyfirlit á hreyfistum stofnunarinnar ásamt öllum tillögum í öryggisátt sem RNS hefur gert frá árinu 2000.



SIGLINGASTOFNUN

AFGREIÐSLA

SIGLINGASTOFNUNAR ÍSLANDS

á tillögum rannsóknarnefndar sjóslysa í öryggisátt 2001 - 2012

Siglingastofnun Íslands
Rannsókn- og þróunarsvið
31.12.2012

Inngangur

Í samræmi við 14. gr. laga um rannsókn sjóslysa, nr. 68/2000 og 19. gr. reglugerðar um rannsókn sjóslysa, nr. 133/2001, er hlutverk Siglingastofnunar Íslands að afgreiða formlega tillögur rannsóknarnefndar sjóslysa í öryggisátt.

Meðfylgjandi er yfirlit um afgreiðslu stofnunarinnar á tillögum rannsóknarnefndar sjóslysa í öryggisátt, frá 2001 þegar slíkt hlutverk stofnunarinnar var lögbundið.

Í kjölfar margra tillagna rannsóknarnefndar sjóslysa í öryggisátt hefur Siglingastofnun Íslands hleypt af stökkunum sérstökum verkefnum. Verkefnunum eru skipt upp í

- A. Rannsóknaverkefni
- B. Stjórnsýsluverkefni
- C. Eftirlitsverkefni
- D. Verkefni samgönguáætlunar

A. Rannsóknaverkefni

Telji Siglingastofnun Íslands að tillögur rannsóknarnefndar sjóslysa í öryggisátt kalli á sérstaka rannsókn, metur stofnunin það svo að sérstakt rannsóknarverkefni sé nauðsynlegt til að brjóta nánar til mergar tillögur nefndarinnar. Þá er yfirlétt um að ræða endurtektar tillögur þar sem ástæða þykir til að fara í sértæka og nákvæma athugun á efni og innihaldi tillagnanna.

B. Stjórnsýsluverkefni

Tillögur rannsóknarnefndar sjóslysa í öryggisátt sem lúta að breytingum á lögum og reglum heyra undir stjórnsýsluverkefni Siglingastofnunar Íslands. Siglingastofnun setur hvorki reglur né gerir breytingar á reglum heldur er það ráðherra samgöngumála. Siglingastofnun setur því þær tillögur rannsóknarnefndarinnar sem innihalda breytingar á lögum eða reglum í þann farveg sem stjórnsýslan ákveður. Stofnunin undirbýr reglur eða breytingar á reglum í samræmi við tillögur rannsóknarnefndarinnar og leggur fyrir siglingaráð sem er ráðgjafandi fyrir ráðherra í málefnum siglinga- og vitamála.

C. Eftirlitsverkefni

Ef í tillögum rannsóknarnefndar sjóslysa í öryggisátt er að finna sérstaka áherslu á aukið eftirlit og skoðanir um borð í skipum metur Siglingastofnun metið það svo að setja skuli af stað sérstök átaksverkefni. Framfylgd þeirra hvílir á skoðunarmönnum stofnunarinnar, bæði við venjulegt og lögbundið skipaefntirlit sem og við skyndiskoðanir. Átaksverkefni eru ekki tímasett en sífellt uppfærð.

D. Verkefni samgönguáætlunar

Margar tillögur rannsóknarnefndar sjóslysa í öryggisátt eru um fræðslu og leiðbeiningar fyrir sjófarendur. Aðallega um að ræða fræðslufni fyrir sjómenn. Áætlun um öryggi sjófarenda er hluti af samgönguáætlun en Siglingastofnun er framkvæmdaraðili þeirrar áætlunar. Eitt af verkefnum hennar er útgáfa fræðslufnis og leiðbeininga fyrir sjófarendur. Innan áætlunarinnar starfar verkefnisstjórn sem hefur eftirlit með þeim verkefnum sem áætlunin tekur fyrir, en um er að ræða mörg verkefni sem eru bein afleiðing af tillögum rannsóknarnefndar sjóslysa í öryggisátt.

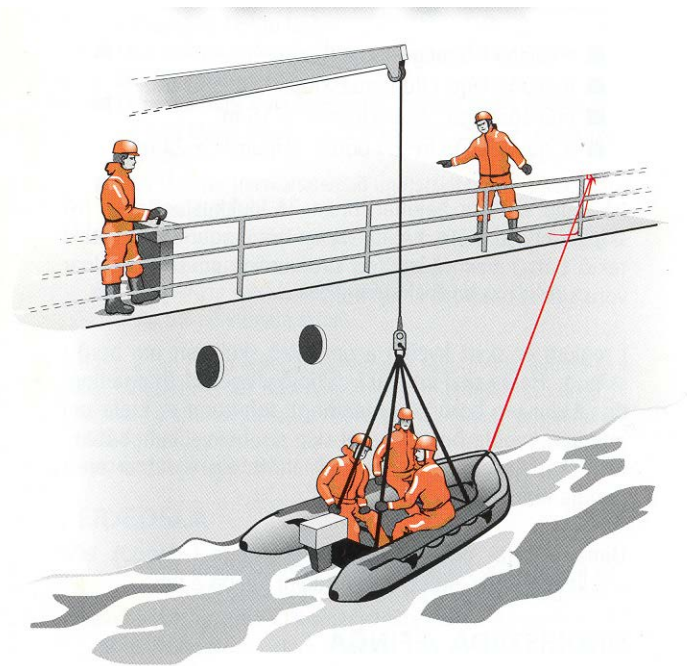
Við afgreiðslu Siglingastofnunar Íslands á tillögum rannsóknarnefndar sjóslysa í öryggisátt sendir stofnunin nefndinni greinargerð um tillögurnar sem fjalla bæði um laga- og reglugerðarþátt þeirra

sem og eftirlitþátt stofnunarinnar. Greinargerðinni fylgir síðan almenn niðurstaða sem er samantekt afgreiðslunnar.

Í þessari samantekt er að finna allar tillögur rannsóknarnefndar sjóslysa í öryggisátt frá því að nefndin, í samræmi við lög og reglur, hóf að senda þær frá sér árið 2001. Samantektin er byggð upp á eftirfarandi hátt:

- *Nr. máls* er númer lokaskýrslu nefndarinnar.
- *Atvikalýsing* er lýsing á atburði sem nefndin hefur rannsakað.
- *Tillaga í öryggisátt* er tillaga nefndarinnar.
- *Afgreiðsla Siglingastofnunar* er niðurstaða afgreiðslunnar til einföldunar vegna þess að afgreiðslan sjálf er oft á tíðum allviðamikil. Afgreiðsluna í heild má finna á vef Siglingastofnunar Íslands.
- *Verkefni* er númer verkefnis og tengist það númeri lokaskýrslu nefndarinnar.
- *Framkvæmd* er sá framkvæmdaraðili innan Siglingastofnunar sem fer með málið.
- *Staða máls* er hvort um er að ræða átaktsverkefni sem sífellt eru í gangi, verkefni lokið eða verkefni í vinnslu. Hið síðastnefnda getur verið misjafnlega stutt og þá sérstaklega þegar stofnunin þarf að bera mál undir marga aðila. Á það við í flestum tilfellum þegar um breytingar á lögum eða reglum er að ræða en Siglingastofnun getur í raun einungis komið þeim málum áfram til siglingaráðs og fylgt þeim eftir þar.

Samantektin verður í framhaldinu uppfærð við hverja tillögu rannsóknarnefndar sjóslysa í öryggisátt.



Verkefni Siglingastofnunar - samantekt

Átaksverkefni

Nr. verkefnis	Verkefnislýsing	Framkvæmd:	Staða máls:
A-002/01-02	Merkingar á vinnusvæðum og stakkageymslu	Skipaefniritilssvið	Átaksverkefni-Lokið
A-036/01-01	Lensi- og eftirlitsbúnaður í þurrýmum	Skipaefniritilssvið	Átaksverkefni-Lokið
A-057/01-01	Skoðun stiga um borð í skipum	Skipaefniritilssvið	Átaksverkefni-Lokið
A-027/02-01	Óhindrað útsýni frá stjórnþalli	Skipaefniritilssvið	Átaksverkefni-Lokið
A-046/02-01	Yfirbreiðsla á milli færa á netaveiðum	Skipaefniritilssvið	Átaksverkefni-Lokið
A-107/01-04	Prófun á akkerisbúnaði við skoðanir	Skipaefniritilssvið	Átaksverkefni-Lokið
A-049/02-01	Skoðun á lekaviðvörðunarkerfi	Skipaefniritilssvið	Átaksverkefni-Lokið
A-042/03-01	Úttekt á frágangi færbanda um borð í skipum	Skipaefniritilssvið	Átaksverkefni-Lokið
A-051/03-01	Fyrirkomulag öndunaröpa eldfimra vökva	Skipaefniritilssvið	Átaksverkefni-Lokið
A-015/03-01	Sérstök athugun á skutgeymum í bátum	Skipaefniritilssvið	Átaksverkefni-Lokið
A-081/04-01	Merktar akkerislegur við hafnir	Rekstrarsvið	Átaksverkefni-Lokið
A-088/05-01	Samsetning ólíkra mála á lögnum	Skipaefniritilssvið	Átaksverkefni-Lokið
A-011/06-01	Frágangur á rafgeymum	Skipaefniritilssvið	Átaksverkefni-Lokið
A-121/08-01	Ásigling á fiskeldiskví	Skipaefniritilssvið	Átaksverkefni-Lokið
A-126/08-01	Vélarvana og dreginn til hafnar	Skipaefniritilssvið	Átaksverkefni-Lokið
A-025/03-01	Leki í tréskipum	Skipaefniritilssvið	Átaksverkefni-Lokið
A-154/11-01	Farþegi slasast á baki?	Skipaefniritilssvið	Átaksverkefni-Lokið
A-131/12-01	Bilun í spilbúnaði við trolltöku	Skipaefniritilssvið	Átaksverkefni-Lokið
A-046/12-01	Efnaslys við þrif	Skipaefniritilssvið	Átaksverkefni-Lokið

Samgönguáætlun

Nr. verkefnis	Verkefnislýsing	Framkvæmd:	Staða máls:
S-002/01-01	Bæklingur um vinnuöryggi	Samgönguáætlun	Lokið
S-012/01-01	Fræðslumynd um hættuleg efni	Langtímaáætlun	Lokið
S-051/01-02	Bæklingur og stuttmynd um öryggismál smábáta	Samgönguáætlun	Lokið
S-065/01-02	Bæklingur um æfingar og gátlista	Langtímaáætlun	Lokið
S-057/01-02	Bæklingur og stuttmynd um fallhættu um borð	Langtímaáætlun	Lokið
S-105/01-01	Endurútgáfa stöðugleikabæklings	Langtímaáætlun	Lokið
S-105/01-02	Fræðslumynd um stöðugleika skipa	Langtímaáætlun	Lokið
S-015/02-01	Fræðslumynd um björgunarbúninga.	Langtímaáætlun	Lokið
S-062/03-01	Fræðsluefni um viðbrögð vegna súrefnisskorts	Langtímaáætlun	Lokið
S-009/04-02	Þjálfun og notkun léttbáta	Samgönguáætlun	Lokið
S-061/04-01	Veggspjöld um meðferð lausra stiga	Samgönguáætlun	Lokið
S-127/06-01	Fræðsluefni um hættuleg efni	Samgönguáætlun	Lokið
S-074/07-01	Fræðsluefni um hættumat í skipum	Samgönguáætlun	Lokið
S-010/08-01	Tök niðri við Hólmavík – úttekt í höfn	Samgönguáætlun	Lokið

Lög og reglur

Nr. verkefnis	Verkefnislýsing	Framkvæmd:	Staða máls:
L-051/01-01	Hleðsla báta	Stjórnsýslusvið	Lokið
L-015/02-02	Litur öryggislína	Stjórnsýslusvið	Lokið
L-007/02-01	Reglur um vinnusvæði	Stjórnsýslusvið	Lokið
L-107/01-01	Umbúðir björgunarbúninga	Stjórnsýslusvið	Lokið
L-107/01-02	Akkerisbúnaður skipa	Stjórnsýslusvið	Lokið
L-061/03-01	Gasskynjarar	Stjórnsýslusvið	Lokið
L-112/02-01	Köfunarmál	Stjórnsýslusvið	Lokið
L-125/03-01	Tvískiptar hurðir	Stjórnsýslusvið	Lokið
L-126/03-01	Öryggishjálmar	Stjórnsýslusvið	Lokið
L-010/04-01	Tilkynningarskylda við um áhöfn brottför	Stjórnsýslusvið	Lokið
L-010/04-02	Björgunarbúninga í stað flotvinnu-búninga	Stjórnsýslusvið	Lokið
L-009/04-01	Námskeið um notkun léttbáta	Stjórnsýslusvið	Lokið
L-081/04-02	Tilkynningar um sjóslys	Stjórnsýslusvið	Lokið
L-065/05-01	Slökkvibúnaður í vistarverum	Stjórnsýslusvið	Lokið
L-127/06-02	Reglur um lyf og áhöld vegna hættukegra efna	Stjórnsýslusvið	Lokið
L-160/07-01	Stýrisbúnaður í smábátum	Stjórnsýslusvið	Lokið
L-129/08-01	Eldur í vélarúmi	Stjórnsýslusvið	Lokið
L-161/07-01	Langlegubátar sökkva í höfn	Stjórnsýslusvið	Lokið
L-162/07-01	Langlegubátar sökkva í höfn	Stjórnsýslusvið	Lokið
L-077/06-01	Strand í Reykjavík	Stjórnsýslusvið	Lokið
L-008/01-01	Stjórn skips án réttinda	Stjórnsýslusvið	Lokið
L-145/09-01	Skip hvolfir, maður ferst	Stjórnsýslusvið	Lokið

Rannsóknir

Nr. verkefnis	Verkefnislýsing	Framkvæmd:	Staða máls:
R-034/01-01	Rannsóknir á hávaði um borð í skipum og áhrif hans á áhöfn	Rannsóknasvið	Lokið
R-051/01-03	Ofhleðsla smábáta, burðargeta, stöðugleiki og ölduáhrif	Rannsóknasvið	Í biðstöðu
R-065/01-01	Vatnsþétt niðurhólfun og loftræsting	Rannsóknasvið	Lokið
R-107/01-01	Lofthæði til aðalvéla, rafeindastýrðir gangráðar, olíusur og staðsetning loftinntaka	Rannsóknasvið	Í biðstöðu
R-118/12-01	Samanburður báta með skýlisþil og sambærilegra báta, dekkjaða og/eða full-yfirbyggða	Rannsóknasvið	Í vinnslu

Heildarskrá yfir tillögur í öryggisátt

Hér á eftir eru allar tillögur RNS í öryggisátt frá árinu 2001 sem Siglingastofnun Íslands hefur afgreitt og hver staða þeirra er nú.

2012

Nr. máls: 046/12	Atvikalýsing: Orvar HU 2 (2197), efnaslys við þríf þann 1. maí 2012.	
Tillaga í öryggisátt: Nefndin telur merkingu á umbúðum Cetamet 77 ófullnægjandi og leggur til eftirfarandi tillögu í öryggisátt: Að Siglingastofnun Íslands hlutist til um að viðeigandi stofnanir sjái til þess að fullnægjandi merkingar verði á umbúðum Cetamet 77 um meðhöndlun efnisins t.d. rétta blöndun, loftræstingu, geymslu og aðra meðferð.	Afgreiðsla Siglingastofnunar: Skipaeftirlitssvið Siglingastofnunar Íslands sér til þess í sínu eftirlitshlutverki að fullnægjandi merkingar séu á umbúðum Cetamet 77 um meðhöndlun efnisins og ætlaða meðferð þess.	
Verkefni: A-046/12-01	Framkvæmd: Átaksverkefni	Staða máls: Lokið

Nr. máls: 118/12	Atvikalýsing: Steinnun HF 108 (2763), fær á sig brotsjó þann 8. nóvember 2012.	
Tillaga í öryggisátt: Nefndin beinir því til Siglingastofnunar Íslands að gerð verði rannsókn á eiginleikum báta með sama byggingarlagi og Steinunn HF og niðurstaða hennar borin saman við sambærilega báta, dekkada og/eða full-yfirbyggða. Það hefur viðgengist að hafa skýlisþil öðrum megin á bátum en þessi þil voru upphaflega stutt framlenging af yfirbyggingum þeirra. Það er mat nefndarinnar að slík þil eftir endilöngu skipi hljóti að hafa áhrif á stöðugleika verði þau fyrir áföllum.	Afgreiðsla Siglingastofnunar: 1. Rannsókn- og þróunarsvið Siglingastofnunar Íslands mun skoða hvort forsendur séu til þess að hér fari af stað sérstakt rannsóknarverkefni út frá tillögum rannsóknarnefndar sjóslysa í öryggisátt. 2. Rannsókn- og þróunarsvið Siglingastofnunar Íslands skoða greiningu á rannsóknarverkefni um báta með skýlisþil öðru megin. 3. Rannsókn- og þróunarsvið Siglingastofnunar Íslands mun gera kostnaðaráætlun vegna ofangreinds verkefnis sem snýr að rannsókn á eiginleikum báta með skýlisþil öðru megin. 4. Í framhaldi af ofangreindu mun Siglingastofnun Íslands taka aftöðu til þess hvort sett verði af stað rannsóknarverkefni um eiginleika báta með skýlisþil og samanburði við báta sem eru dekkadír og/eða full-yfirbyggðir.	
Verkefni: R-118/12-01	Framkvæmd: Rannsóknarverkefni	Staða máls: Í vinnslu

Nr. máls: 131/12	Atvikalýsing: Þórunn Sveinsdóttir VE 401 (2401), bilun í búnaði við trolltöku þann 20. nóvember 2012.	
Tillaga í öryggisátt: Nefndin bendir á þá miklu hættu sem getur skapast þegar spilbúnaður togveiðiskipa fer í læsta stöðu við straumrof. Nefndin telur mikilvægt að neyðarlosun sé á bremsum togvinda.	Afgreiðsla Siglingastofnunar: 1. Siglingastofnun tekur undir tillögu rannsóknarnefndar sjóslysa í öryggisátt um þá hættu sem getur skapast þegar spilbúnaður fer í læsta stöðu enda hefur slíkt orsakast að skip hafa sokkið. 2. Siglingastofnun Íslands mun við eftirlitstörf skoða sérstaklega að búnaður um neyðarlosun á bremsum togvinda sé í samræmi við lög um eftirlit með skipum og reglur þar að lútandi.	
Verkefni: A-131/12-01	Framkvæmd: Átaksverkefni	Staða máls: Lokið

2011

Nr. máls: 154/11	Atvikalýsing: Ribsafari 7671, farþegar slasast í baki þann 16. júní 2011.	
Tillaga í öryggisátt: Með hliðsjón af alvarlegum slysum í ferðum sem þessum telur nefndin að um sé að ræða mjög varhugaverðar siglingar m.a. vegna þess að fólk hefur ekki forsendur til að meta hvort líkamlegt ástand þess leyfi ferðir sem þessar. Nefndin telur því fyllstu ástæðu til að endurskoða útbúnað þessara báta og gæta mun betur að öryggi farþega.	Afgreiðsla Siglingastofnunar: 1) Skip sem flytja farþega í atvinnuskyni og annast skoðunar- og veiðiferðir með ferðamenn skulu uppfylla reglugerð um leyfi til farþegaflutninga með skipum, nr. 463/1998. 2) Siglingastofnun Íslands ákveður leyfilegan hámarksfjölda farþega á skipi og veitir útgáfu leyfis til farþegaflutninga eftir að framkvæmd hafi verið skoðun á skipinu í samræmi við lög um eftirlit með skipum. 3) Útbúnaður skipa sem flytja farþega í atvinnuskyni er háður ákvæðum í lögum um eftirlit með skipum. 4) Siglingastofnun Íslands hefur í tilvikum sem við hafa átt gert auknar kröfur til hraðskreiðra farþegaskipa og að farþega þeirra skuli sérstaklega tryggðir.	
Verkefni: A-154/12-01	Framkvæmd: Átaksverkefni	Staða máls: Lokið

2009

Nr. máls: 145/09	Atvikalýsing: Börkur frænd NS 55, fær á sig sjó og hvolfir þann 16. desember 2009, einn skipverji ferst.	
Tillaga í öryggisátt: RNS telur synt að STK ferilvöktunarkerfið á þessu svæði hafi ekki uppfyllt þær væntingar sem til þess eru gerðar og gerir eftirfarandi tillögu í öryggisátt: Nefndin beinir því til Siglingastofnunar Íslands að við væntanlegar breytingar á ferilvöktun skipa með niðurlagningu STK kerfisins og innleiðingu AIS vöktunar (Automatic Identification System) verði tryggt að ekki verði slíkar gloppur í vöktuninni eins og raun varð á í þessu tilfelli.	Afgreiðsla Siglingastofnunar: 1) Siglingastofnun Íslands kom að vinnunni um breytingar á ferilvöktun skipa og beitti sér fyrir því að allar gloppur í vöktuninni myndu hverfa. 2) Við vinnuna vegna breytinga á ferilvöktuninni getur Siglingastofnun Íslands veitt vissu fyrir því að stjórnvöld siglingamála munu vinna markvisst að því að nýtt og betra vöktunarkerfi muni tryggja öryggi skipa eins og kerfinu hefur verið ætlað að gera.	
Verkefni: L-145/09-01	Framkvæmd: Lög og reglur	Staða máls: Lokið

2008

Nr. máls: 010/08	Atvikalýsing: Ice Bird (IMO 8915524) tók niðri við Hólmavík þann 24. janúar 2008.	
Tillaga í öryggisátt: Nefndin telur að Siglingastofnun Íslands skuli hlutast til um viðeigandi úttekt á höfnum landsins með sérstaka áherslu á siglingamerki og ljósbaujur, hafnarkort, fjarskiptabúnað, skyldur umboðsaðila erlendra skipa og þjálfun starfsmanna hafnanna. Nefndin telur að Siglingastofnun Íslands skuli hlutast til um að hafnaryfirvöld hafi aðgang að vissum leiðsögumönnum til að tryggja öryggi skipa.	Afgreiðsla Siglingastofnunar: 3) Eitt af verkefnum Siglingastofnunar Íslands eru slysavarnir og öryggi í höfnum og eftirlit með að reglum þar af lütandi sé framfylgt. 4) Siglingastofnun Íslands og verkefnisstjórn áætlunar í öryggismálum sjófarenda gáfu út í mars 2003 fræðslupésa um öryggi í höfnum. Í fræðslupésanum er að finna öll helstu atriðin sem skipta máli um slysavarnir og öryggi í höfnum	
Verkefni: S-010/08-01	Framkvæmd: Samgönguáætlun	Staða máls: Lokið

Nr. máls: 121/08	Atvikalýsing: Happadis GK 16 (2652) ásigling í Mjóafirði þann 3. september 2008	
Tillaga í öryggisátt: Að gefnu tilefni leggur nefndin til að Siglingastofnun Íslands hlutist til um sérstaka athugun á aðvörunarmerkingum fiskeldiskvía og þær verði undantekningalaust í samræmi við alþjóðareglur.	Afgreiðsla Siglingastofnunar: Aðvörunarmerki fiskeldiskvía skulu lúta alþjóðlegum reglum. Í samræmi við eftirlitshlutverk sitt er varða öryggi í höfnum hefur Siglingastofnun Íslands farið sérstaklega yfir það að slíkur alþjóðlegum reglum sé framfylgt.	
Verkefni: A-121/08-01	Framkvæmd: Skipaæftirlitssvið	Staða máls: Átaksverkefni

Nr. máls: 126/08	Atvikalýsing: Trygvi Eðvarðs SH 2 (2579) vélarvana og dreginn til hafnar þann 10. september 2008	
Tillaga í öryggisátt: Nefndin telur þennan frágang mjög varhugaverðan og leggur til við Siglingastofnun Íslands að hann verði tekinn til skoðunar.	Afgreiðsla Siglingastofnunar: Skipaæftirlitssvið Siglingastofnunar mun taka sérstaklega til skoðunar við eftirlitshlutverk sitt frágang á straumlögn að ádreparaspólu við olluverk.	
Verkefni: A-126/08-01	Framkvæmd: Skipaæftirlitssvið	Staða máls: Átaksverkefni

Nr. máls: 129/08	Atvikalýsing: Óli Gisla GK 112 (2714) eldur í vélarúmi og dreginn til hafnar þann 27. september 2008	
Tillaga í öryggisátt: Að settar verði íslenskar leiðbeinandi reglur um gerð vökvaprýstlagna fyrir mismunandi kerfi. Að Siglingastofnun Íslands hlutist til um úttekt á ástandi vökvaprýstlagna sem eru í notkun í bátum með vökvakerfi til bógskrúfu. Að Siglingastofnun Íslands sjái til þess að aðvörun þessa efnis verði auglýst tafarlaust og með skilvirkum hætti.	Afgreiðsla Siglingastofnunar: 1) Reglur um gerð vökvaprýstlagna við stýrisbúnað minni skipa er að finna í svokölluðum Norðurlandareglum (reglur um smíði og búnað báta með mestu lengd allt að 15 m, nr. 592/1994, með síðari breytingum) í köflum V-7 til V-11 þar sem fjallað er um stýris- og vélbúnað. 2) Skipaæftirlitssvið Siglingastofnunar mun taka sérstaklega til skoðunar við eftirlitshlutverk sitt vökvaprýstiror við bógskrúfu skipa af þessari stærð. 3) Siglingastofnun Ísland hefur bent skoðunarstofum, sem heimild hafa til að skoða skip, á þetta vandamál.	
Verkefni: L-126/08-01	Framkvæmd: Stjórnsýslusvið	Staða máls: Lokið

2007

Nr. máls: 074/07	Atvikalýsing: Skipverji slasast við fall um borð í Birtingi NK-119 (sknr. 2329) þann 25. apríl 2007.		
Tillaga í öryggisátt: Nefndin beinir því til Siglingastofnunar að gerð verði sérstök könnun á hversu algengt sé að reglum um áhættumat í skipum sé ekki framfylgt.	Afgreiðsla Siglingastofnunar: 1) Siglingastofnun mun í samstarfi við verkefnisstjórn áætlunar um öryggi sjófarenda beita sér fyrir því að gefinn verði út sem fyrst fræðslupési um hættumat í skipum. 2) Í lögum um Siglingastofnun annast stofnunin framkvæmd laga um eftirlit með skipum. Samkvæmt reglugerð um ráðstafanir er stuðla að bættu öryggi og heilsu starfsmanna um borð í skipum, nr. 200/2007, er að finna ákvæði um hættumat í skipum. Hér sinnir Siglingastofnun sinu lögbundna eftirlitshlutverki.		
Verkefni: S-074/07-01 Siglingastofnun mun í samstarfi við verkefnisstjórn áætlunar um öryggi sjófarenda beita sér fyrir því að gefinn verði út fræðslupési um hættumat í skipum.	Framkvæmd: Samgönguáætlun	Staða máls: Lokið	

Nr. máls: 080/07	Atvikalýsing: Reyðar SU-604 (sknr. 6379) fær leka, verður vélarvana og er dreginn til hafnar 13. júní 2007.		
Tillaga í öryggisátt: Nefndin bendir á að í lokaskýrslu hennar í máli nr. 08805 hafi verið beint til Siglingastofnunar tillögu í öryggisátt þess efnis að stofnunin hlutaðist til um sérstaka athugun á bátum þar sem tengd væru saman ólík efni. Einnig yrði gefin út sérstök aðvörðun þar að lútandi til bátseigenda og skipasmiða. Nefndin itrekar hér með mikilvægi tillögunnar.	Afgreiðsla Siglingastofnunar: 1) Í lokaskýrslu rannsóknarnefndar sjóslysa í máli nr. 088/05 um slæmt ástand í lögnum sjókælingar Millu SH-234 (sknr. 2321) er verið var að taka aðalvélina og aftengja sjólagin 1. október 2005 lagði nefndin til að Siglingastofnun Íslands hlutist til um að sérstök athugun verði gerð á bátum með frágang þar sem koparnippill væri notaður með ryðfriú efni í sjúkællögnum og jafnframt benti nefndin því til Siglingastofnunar að gefa út sérstaka viðvörðun vegna þessa til bátseigenda, skoðunarmanna og skipasmiða. 2) Við afgreiðslu á lokaskýrslunni benti Siglingastofnun á að í reglum um smíði og búnað báta með mestu lengd allt að 15 metrum, nr. 592/1994, með síðari breytingum, væri að finna ákvæði í 7. gr. um kælivatnsbúnað í kafla V-8 um vélbúnað. Eins og fram kemur í ákvæðum ofangreindra reglna skal kælivatnsbúnaður vera úr efni sem ekki tærist og að ekki megi tengja saman ólíka málma vegna hættu á tæringu. 3) Samkvæmt tillögu rannsóknarnefndar sjóslysa og niðurstöðu Siglingastofnunar Íslands í ofangreindu máli hefur stofnunin lagt sérstaka áherslu á að vekja athygli skoðunarstofa og skipasmiða á að ákvæði 7.1 hér að ofan skuli haldið. Einnig hefur skipaæftirlitssvið stofnunarinnar skoðað sérstaklega hvort ofangreind ákvæði séu uppfyllt þegar farið er í skyndiskoðanir smábáta.		
Verkefni: Sjá verkefni A-088/05-01.	Framkvæmd:	Staða máls: Lokið	

Nr. máls: 160/07	Atvikalýsing: Særif SH-25 (sknr. 2657) verður stjórnvana og dregið til lands þann 27. nóvember 2007.		
Tillaga í öryggisátt: Nefndin telur óviðunandi að ekki sé hægt að komast að stjórnbúnaði stýris innan úr skipi og beinir því til Siglingastofnunar Íslands að hún endurskoði reglur þar um.	Afgreiðsla Siglingastofnunar: 1) Siglingastofnun mun skoða hvort rétt sé að breyta reglum um stýrisbúnað á bátum sem eru með mestu lengd allt að 15 metrum og finna má í reglum nr. 592/1994 með síðari breytingum, þannig að komast megi að stjórnbúnaði stýris innan úr skipi.		
Verkefni: L-160/07-01 Siglingastofnun mun láta skoða hvort rétt sé að breyta reglum um stýrisbúnað í smábátum.	Framkvæmd: Stjórnsýslusvið	Staða máls: Lokið	

Nr. máls: 161/07	Atvikalýsing: Fanney RE 31, sekkur í Stykkishólshöfn þann 1. desember 2007		
Tillaga í öryggisátt: Í ljósi þess að svokallaðir óreiðubátar eru itrekað að sökkva í höfnum og skapa margvislegar hættur beinir nefndin því til Siglingastofnunar Íslands að hún hlutist til um að hafnaryfirvöld fái viðeigandi úrræði til lausnar á þessu vandamáli til að auka öryggi.	Afgreiðsla Siglingastofnunar: 1) Langlegubátar sem hér er vítað til hafa ekki haft haffæri til margra ára og hafa ekki heimild til siglinga og sitja því eftir í höfnum. 2) Lagt er til að útgerðarmenn þessara skipa verði gerðir ábyrgir fyrir förgun þeirra með því að setja viðeigandi tryggingar fyrir slíku. Tryggingar sem bæði hafnir eða bæjarfélög geta gengið að ef förgun lendir á þeim. Setja beri skýr refsíákvæði í lög þannig að þeir sem skilja skip og báta eftir í óreiðu beri refsíábyrgð, svo sem sektir o.fl., þannig að ná megi til þeirra ef efni og ástæður eru til. 3) Í reglugerðum um hafnir er að finna ákvæði þar sem hafnarstjóra er heimilt að færa skip, sem tálmar notkun hafnarinnar, burt á ábyrgð og kostnað eiganda á þann stað sem hafnarstjóri velur og metur. Hafnarstjóra er einnig heimilt að selja viðkomandi skip á hvern hátt sem hagkvæmastur þykir en þó að undangenginni áskorun til eiganda um að fjarlægja skipið.		
Verkefni: L-161/07-01 – L-162/07-01	Framkvæmd: Stjórnsýslusvið	Staða máls: Lokið	

2006

Nr. máls: 011/06	Atvikalýsing: Hrönn IS-303 (sknr. 2049) verður vélarvana og dregin til hafnar þann 31. janúar 2006.		
Tillaga í öryggisátt: Nefndin bendir á að samkvæmt Norðurlandareglum er ekki heimilt að hafa drengöt á rafgeymakössum. Við þær útgæðaraðstæður sem Íslenskir sjómenn búa við getur verið nauðsynlegt að hafa dren og beinir nefndin því til Siglingastofnunar að skoðaðar verði leiðir til að samhliða kröfunni um sýruheldni sé unnt að koma við dreni þannig að rafgeymar verði ekki fyrir skemmdum vegna sjósófnunar í kössum.	Afgreiðsla Siglingastofnunar: 1) Að komið verði fyrir sérstöku loki á rafgeymakassann þar sem hleypa mætti vökva úr kassanum. 2) Að komið verði fyrir sérstökum sýruheldum hólka eða flösku þar sem dren getur safnast saman og síðan fjarlæggt.		
Verkefni: A-11/06-01 Siglingastofnun mun við sín eftirlitsstörf taka mið af því að ákvæðum í Norðurlandareglum um rafgeyma og sýruhelda hólka eða flöskur verði framfylgt.	Framkvæmd: Skipaefrtirlitssvið	Staða máls: Átaksverkefni	

Nr. máls: 077/06	Atvikalýsing: Inga Dis 7517 strandar á Elliðavogi þann 24. júní 2006		
Tillaga í öryggisátt: Nefndin leggur til að Siglingastofnun Íslands hlutist til um að merkt verði siglingaleið inn að bryggjuhverfinu.	Afgreiðsla Siglingastofnunar: Siglingastofnun hefur bent viðkomandi aðilum á nauðsyn þess að siglingaleiðin inn að bryggjuhverfinu verði merkt á viðeigandi hátt.		
Verkefni: L-077/06-01	Framkvæmd: Stjórnsýslusvið	Staða máls: Lokið	

Nr. máls: 127/06	Atvikalýsing: Slys af völdum efna áttu sér stað um borð í Aðalsteini Jónssyni SU-11 (sknr. 2699) þann 19. október 2006.		
Tillaga í öryggisátt: Nefndin leggur til að Siglingastofnun Íslands (verkefnisstjórn í áætlun í öryggismálum sjómanna) taki saman og gefi út leiðbeinandi fræðslufni (sértil/bækling) yfir hættuleg efni sem algeng eru um borð í skipum. Þá leggur nefndin til að þegar verði hafist handa við að endurskoða innihald lyfjakista skipa með tilliti til viðbragða gegn hættulegum efnum sem notuð eru um borð í skipum.	Afgreiðsla Siglingastofnunar: 1) Siglingastofnun mun í samstarfi við verkefnisstjórn áætlunar um öryggi sjófarenda beita sér fyrir því að gefinn verði út sem fyrst fræðslupési um hættuleg efni í skipum. 2) Siglingastofnun mun fara yfir reglugerð um heilbrigðisþjónustu, lyf og lækniáhöld um borð í íslenskum skipum, nr. 365/1998, með tilliti til hættulegra efna sem notuð eru um borð í skipum.		
Verkefni: S-127/06-01 Siglingastofnun mun í samstarfi við verkefnisstjórn áætlunar um öryggi sjófarenda beita sér fyrir því að gefinn verði út sem fyrst fræðslupési um hættuleg efni í skipum.	Framkvæmd: Samgönguáætlun	Staða máls: Lokið	
Verkefni: L-127/06-02 Siglingastofnun mun fara yfir reglugerð um heilbrigðisþjónustu, lyf og lækniáhöld um borð í íslenskum skipum, nr. 365/1998, með tilliti til hættulegra efna sem notuð eru um borð í skipum.	Framkvæmd: Stjórnsýslusvið	Staða máls: Lokið	

2005

Nr. máls: 012/05	Atvikalýsing: Eldur verður laus í lúkar um borð í Grimsnesi GK-555 (sknr. 1849) þann 15. janúar 2005.		
Tillaga í öryggisátt: Nefndin telur ástæðu til vegna endurtekinna bruna út frá oliueldavélum að Siglingastofnun Íslands hlutist til um úttekt á uppsetningu og frágangi slíkra tækja um borð í skipum.	Afgreiðsla Siglingastofnunar: 1) Ekki kemur fram hver er orsök eldsins en álitð er að olía hafi flætt út úr eldavélinni. Þegar skoðuð eru önnur mál þessu skylt hefur komið í ljós að bruni hafi átt sér stað vegna ryðgata í eldhölfum vélanna og vegna þess að oliusót hefur sest inn á reykháfinn. Þessi atriði mun Siglingastofnun skoða sérstaklega í samvinnu við faggilta skoðunarstofa og þegar stofnunin framkvæmir skyndiskoðanir. 2) Í reglum um smíði og búnað báta með mestu lengd allt að 15 metrum, nr. 592/1994, með síðari breytingum, er að finna ákvæði um eldavélar og loftræstingu. 3) Í skoðunarhandbók um búnaðarskoðun fyrir báta minni en 15 metrar að lengd er gert ráð fyrir því að skoðunarmenn skoði eldavél, eldvörn og bræðivar. 4) Samkvæmt fyrirbyggjandi upplýsingum kemur ekki fram hvers vegna eldur varð laus um borð í bátinum. Þó er ekki talið ólíklegt að orsök eldsins hafi verið út frá eldavél bátsins. 5) Í reglum um smíði og búnað báta með mestu lengd allt að 15 metrum, nr. 592/1994, með síðari breytingum, eru einungis ákvæði um fastan slökkvibúnað í vélarúmum báta með mestu lengd 8 metra og þar yfir. Gert er ráð fyrir handslökkvitækjum, einum eða tveimur, í alla báta. 6) Í dag eru smábátar útbúnir rafmagnseldavélum með keramikhellum sem koma í stað eldavéla sem ganga fyrir olíu eða gasi. 7) Siglingastofnun Íslands mun í samvinnu við bæði framleiðendur og hagsmunaaðila láta kanna þann möguleika að fastur slökkvibúnaður í vistarverum smábáta verði, þar sem við á, hluti af kröfum í reglum um smíði og búnað báta með mestu lengd allt að 15 metrum, nr. 592/1994, með síðari breytingum.		
Verkefni: Sérstakt verkefni ekki nauðsynlegt.	Framkvæmd:	Staða máls: Lokið	

Nr. máls: 065/05	Atvikalýsing: Eldur kemur upp um borð í Hrud BA-087 (sknr. 7403) og skipið sekkur þann 16. maí 2005 og mannbjörg verður.		
Tillaga í öryggisátt: Vegna tíðra bruna í smábátum leggur nefndin til að Siglingastofnun Íslands kanni möguleika á föstum slökkvibúnaði í vistarverum þeirra.	Afgreiðsla Siglingastofnunar: 1) Samkvæmt fyrirbyggjandi upplýsingum kemur ekki fram hvers vegna eldur varð laus um borð í bátinum. Þó er ekki talið ólíklegt að orsök eldsins hafi verið út frá eldavél bátsins. 2) Í reglum um smíði og búnað báta með mestu lengd allt að 15 metrum, nr. 592/1994, með síðari breytingum, eru einungis ákvæði um fastan slökkvibúnað í vélarúmum báta með mestu lengd 8 metra og þar yfir. Gert er ráð fyrir handslökkvitækjum, einum eða tveimur, í alla báta. 3) Í dag eru smábátar útbúnir rafmagnseldavélum með keramikhellum sem koma í stað eldavéla sem ganga fyrir olíu eða gasi. 4) Siglingastofnun Íslands mun í samvinnu við bæði framleiðendur og hagsmunaaðila láta kanna þann möguleika að fastur slökkvibúnaður í vistarverum smábáta verði, þar sem við á, hluti af kröfum í reglum um smíði og búnað báta með mestu lengd allt að 15 metrum, nr. 592/1994, með síðari breytingum.		
Verkefni: L-065/05-01 Kannað verði í samvinnu við framleiðendur og hagsmunaaðila hvort fastur slökkvibúnaður í vistarverum smábáta skuli vera hluti af kröfum í Norðurlandareglum þar sem við á.	Framkvæmd: Stjórnsýslusvið	Staða máls: Lokið	

Nr. máls: 088/05	Atvikalýsing: Slæmt ástand í lögnum sjókælingar Millu SH-234 (sknr. 2321) er verið var að taka aðalvélina og aftengja sjólagirn þann 1. október 2005.		
Tillaga í öryggisátt: Nefndin sér ástæðu til að leggja til eftirfarandi tillögu í öryggisátt: Að Siglingastofnun Íslands hlutist til um að sérstök athugun verði gerð á bátum með frágang þar sem koparnippil er notaður með ryðfriú efni í sjókællögnum. Nefndin beinir því til Siglingastofnunar að gefa út sérstaka viðvörðun vegna þessa til bátseigenda, skoðunarmanna og skipasmiða.	Afgreiðsla Siglingastofnunar: 1) Siglingastofnun mun vekja athygli skoðunarstofa og skipasmiða á að ólíka málma megi ekki tengja saman í kælivatnsbúnað vegna tæringarhættu. 2) Skipaefirtirlitsvið Siglingastofnunar mun við skyndiskoðanir athuga sérstaklega hvort ákvæði um kælivatnsbúnað séu uppfyllt.		
Verkefni: A-088/05-01 Siglingastofnun mun vekja athygli skoðunarstofa og skipasmiða um rétta tengingu ólíkra málma og við skyndiskoðanir athuga hvort ákvæði um kælivatnsbúnað séu uppfyllt	Framkvæmd: Skipaefirtirlitsvið	Staða máls: Ataksverkefni	

Nr. máls: 094/05	Atvikalýsing: Gugga SH-080 (sknr. 6412) strandar og stjórnandi sofna þann 27. júlí 2005.		
Tillaga í öryggisátt: Í ljósi tíðra óhappa sem hafa orðið þegar einn maður hefur verið á siglingavakt og sofnað telur nefndin ástæðu til að leggja til eftirfarandi tillögu í öryggisátt: Að Siglingastofnun Íslands skoði kosti þess að viðurkenndur vökubúnaður „Vökustaur“ verði skyldaður um borð í öll sjófor þar sem einn maður standi siglingavakt enda sé ekki annar viðvörðunarbúnaður til staðar.	Afgreiðsla Siglingastofnunar: 1) Í frumvarpi til laga um áhafnir íslenskra fiskiskipa, varðskipa, skemmtibáta og annarra skipa er gert ráð fyrir takmörkuðum útvistartíma þeirra sem m.a. róa einir í 14 klst. á hverju 24 klst. tímabili. 2) Siglingastofnun Íslands hefur lagt til við Landssamband smábátæigenda að það skoði kosti þess að viðurkenndur vökubúnaður verði hluti af tækjabúnaði smábáta. 3) Landssamband smábátæigenda mun upplýsa félagsmenn sína um þá slyshættu sem getur stafað af því ef skipstjórnendur, sem róa einir, sofna á siglingavakt.		
Verkefni: Sérstakt verkefni ekki nauðsynlegt.	Framkvæmd:	Staða máls: Lokið	

2004

Nr. máls: 009/04	Atvikalýsing: Óhapp verður við sjósetningu léttbáts um borð í Þerney RE-101 (sknr. 2203) þann 17. janúar 2004.		
Tillaga í öryggisátt: Í ljósi tíðra óhappa í meðförum léttbáta telur nefndin ástæðu til að leggja fram eftirfarandi tillögur í öryggisátt: 1) Að námskeið fyrir skipverja sem annast og meðhöndla léttbáta verði skylduð. 2) Að skriflegar verklagsreglur um sjósetningu léttbáta verði til í öllum skipum sem búin eru slíkum bátum.	Afgreiðsla Siglingastofnunar: 1) Siglingastofnun gaf út í desember 2003 fræðslumyndir í einu hulstri með tveimur mynddiskum um öryggi sjómanna sem dreift hefur verið um borð í öll íslensk skip. Ein þessara stuttmynda er fræðslumynd um léttbátinn. 2) Í tengslum við áætlun um öryggi sjómanna hefur Siglingastofnun ákveðið að gera kröfu- og námslýsingu um þjálfun í notkun léttbáta. Þar mun stofnunin koma með hugmyndir og tillögur um kennsluefni og verklagsreglur um notkun léttbáta í fiskiskipum og að námskeið fyrir skipverja sem annast og meðhöndla léttbáta verði skylduð. 3) Í undirbúningi er í Siglingastofnun Íslands drög að breytingu á reglugerð um atvinnuréttindi skipstjórnar- og vélstjórnarmanna, nr. 118/1996, sem miða að því að tilgreina í reglugerðinni hvaða námskeið, þar með talið um notkun léttbáta, verði skilyrði atvinnuskirteinis. Tillögur Siglingastofnunar verða væntanlega til umfjöllunar á fundi siglingaráðs í mars 2005. 4) Slysavarnaskóli sjómanna heldur þriggja daga verklegt og bóklegt námskeið í notkun líf- og léttbáta en námskeiðin eru samkvæmt ákvæðum alþjóðasamþykktar um menntun og þjálfun, skirteini og vaktstöður sjómanna (STCW A-VI/2). Einnig byður skólinn upp á námskeið í notkun hraðskreiðra léttbáta. 5) Í reglugerð um öryggi fiskiskipa sem eru 15 metrar eða lengri að mestu lengd, nr. 122/2004, eru að finna ákvæði um léttbáta í VII. kafla um björgunarbúnað og fyrirkomulag hans og í VIII. kafla um neyðarráðstafanir, samsöfnun og æfingar. Þar eru að finna m.a. kröfur verklag við léttbáta í þjálfunarhandbók.		
Verkefni: L-009/04-01 Breyting á reglugerð um atvinnuréttindi skipstjórnar- og vélstjórnarmanna, nr. 118/1996, um að námskeið um notkun léttbáta verði skilyrði atvinnuskirteinis.	Framkvæmd: Stjórnsýslusvið	Staða máls: Lokið	
Verkefni: S-009/04-02 Áætlun um öryggi sjófarenda mun hrinda af stað gerð kröfulýsingar og kennsluefnis um þjálfun og notkun léttbáta.	Framkvæmd: Samgönguáætlun	Staða máls: Lokið	

Nr. máls: 010/04	Atvikalýsing: Sigurvin GK-061 (sknr. 1943) fær á sig sjó og fer á hliðina í innsiglingunni til Grindavíkur.	
Tillaga í öryggisátt: Nefndin telur ástæðu til að eftirfarandi atriði verði tekin til skoðunar. 1) Að hafnaryfirvöld á hverjum stað verði skylt að koma, með viðeigandi hætti, öllum öryggisupplýsingum til viðskiptavina sinna. Þá verði skipstjórnum einnig skylt að bera sig eftir upplýsingum og fara eftir þeim. 2) Að öll skip og bátar beri að láta vita um fjölda í áhöfn við brottför til Tilkynningarskylda íslenskra skipa. 3) Nefndin leggur til að öll íslensk skip skuli búa björgunarbúningum fyrir alla skipverja. Komi beir í stað kröfunnar um vinnufloðbúninga."	Afgreiðsla Siglingastofnunar: 1) Öryggisupplýsingar til viðskiptavina hafna má finna á heimasíðu Siglingastofnunar Íslands og á síðu 191 á textavarpri Ríkisútvarpsins. Einnig mætti skoða að setja upp skilti á áberandi stað í Grindavíkurhöfn þar sem lesa mætti upplýsingar frá öldudöflinu við Grindavík. 2) Engin ákvæði eru lögum eða reglum um tilkynningu á fjölda í áhöfn skipa sem eru 20 brúttótonn eða minni. Siglingastofnun mun skoða þá hugmynd hvort skylda beri smábáta að gefa upp fjölda í áhöfn við brottför í gegnum vaktstöð siglinga. 3) Öll skip styttri en 12 metrar að lengd skulu búa björgunarbúningum. Fyrir þessi skip má meta björgunarbúninga jafngilda björgunarvestum og ef skipin eru gerð út í atvinnuskyni skal vera viðurkenndur vinnufatnaður fyrir alla um borð, sem er einangrandi og búinn floti. Hagsmunaaðilar voru sáttir við þessa niðurstöðu á sínum tíma. 4) Í framhaldi af málfundum um öryggismál sjómanna árið 2003 sem haldnir voru á úti á landi óskaði Siglingastofnun eftir afstöðu siglingarráðs um björgunarbúninga í smábátum. Á fundi siglingarráðs 21. maí sl. studdi meirihluti ráðsins það að skylda smábáta til að hafa björgunarbúninga um borð. Fulltrúi LS var andvígur tillögunni.	
Verkefni: L-010/04-01 Skoða hvort skylda beri smábáta að gefa upp fjölda í áhöfn við brottför í gegnum vaktstöð siglinga.	Framkvæmd: Stjórnsýsluvið	Staða máls: Lokið
Verkefni: L-010/04-02 Skoða hvort skylda skuli björgunarbúninga í stað flötinnubúninga um borð í smábátum.	Framkvæmd: Stjórnsýsluvið	Staða máls: Lokið

Nr. máls: 031/04	Atvikalýsing: Mánafoss (Nr. 11083) tekur niðri í innsiglingunni í Vestmannaeyjum þann 18. janúar 2004.	
Tillaga í öryggisátt: Nefndin telur ástæðu til eftirfarandi tillagna í öryggisátt fyrir höfnina í Vestmannaeyjum: 1) Að endurskoðuð verði öll siglinga- og leiðarmerking til hafnarinnar. Nefndin telur að regluleg endurskoðun á siglingamerkjum sé bæði eðlileg og nauðsynleg og hún taki þá mið af breyttu umhverfi svo sem umferð, skipakosti, umhverfismálefnum og ekki síst öryggisþáttum. 2) Að skoðaðir verði möguleikar á að færa sjólagirnir þær sem eru í siglingaleið til hafnarinnar.	Afgreiðsla Siglingastofnunar: 1) Endurskoðun siglinga- og leiðarmerkja fyrir Vestmannaeyjahöfn er sífellt í athugun. Út frá tillögum rannsóknarnefndar sjólysja í þessu máli hefur hafnarstjórn Vestmannaeyja ákveðið að setja upp lýsingu þar sem skipið tók fyrst niðri. 2) Hafnarstjórn Vestmannaeyja er ekki að skoða þann möguleika að færa sjólagirnir þær sem eru í siglingaleið til hafnarinnar og bendir á vel merkt bannsvæði.	
Verkefni: Sérstakt verkefni ekki nauðsynlegt.	Framkvæmd:	Staða máls: Lokið

Nr. máls: 043/04	Atvikalýsing: Baldvin Þorsteinsson EA-10 (sknr. 2212) fær nótna í skrufuna og strandar þann 9. mars 2004.	
Tillaga í öryggisátt: Nefndin telur ástæðu til þess að draga lærdóm af þessu óhappi. Hefði ekki verið um að ræða sterkbyggða skipagerð hefðu afleiðingar óhappsins geta orðið mun alvarlegri. Í því ljósi vill nefndin setja fram eftirfarandi tillögu í öryggisátt: Að Landhelgisgæsla Íslands fái til umráða sem fyrst dráttar- og björgunarskip að þeirri stærð sem getur dregið sem flest skip í siglingum við strendur landsins.	Afgreiðsla Siglingastofnunar: 1) Samkvæmt lögum um Landhelgisgæslu Íslands er það verkefni hennar að aðstoða eða bjarga skipum af strandstað eða hafa lent í erfiðleikum á sjó við Ísland, ef þess er óskað. Einnig er það í verkahring Landhelgisgæslu Íslands að gera út varðskip og önnur farartæki til að markmiðum Landhelgisgæslunnar verði náð. 2) Þau skip sem Landhelgisgæslan hefur yfir að ráða í dag eru ekki nógu öflug til að veita stærri skipum í neyð nauðsynlega aðstoð. 3) Með tilliti til þarfa dráttar- og björgunarskipa í framtíðinni hér við land er vert að skoða hugmyndir í töflu hér að framan um nauðsynlegan togkraft. 4) Skoða verður þörf á dráttar- og björgunarskipum með tilliti til hugsanlegra gas- og olíuflutninga sem geta átt sér stað við Ísland í næstu framtíð. Svo og aðstoð við stór farþegaskip og hvalaskoðunarbáta ef farþegar þurfa að yfirgefa skipin. Sýnilegt þykir að 120 tonna togkraftur dráttar- og björgunarskipa mun ekki fullnægja þörfinni eftir um áratug. 5) Landhelgisgæsla Íslands þarf að hafa yfir að ráða dráttar- og björgunarskipi sem hentar við íslenskar aðstæður eða samið verði við þjónustu einkaaðila sem geta boðið upp á nógu stór dráttar- og björgunarskip.	
Verkefni: Sérstakt verkefni ekki nauðsynlegt.	Framkvæmd:	Staða máls: Lokið

Nr. máls: 051/04	Atvikalýsing: Vilhelm Þorsteinsson EA-011 (sknr. 2410) tekur niðri og strandar í Grindavík.	
Tillaga í öryggisátt: Til að tryggja megi sem best öryggi skipa, áhafna þeirra og draga úr menningarhættu telur RNS eðlilegt að hafnaryfirvöld á hverjum stað setji ófrávikjanlegar verklagsreglur um skipaumferð. Þær taki mið af öruggum samskiptum, veðri, skyggni, ölduhæð, dýpi, breytingu á dýpi vegna ytri aðstæðna og breytingu á djúpristu vegna siglingahraða.	Afgreiðsla Siglingastofnunar: 1) Samkvæmt siglingalögum, nr. 34/1985, með síðari breytingum er að finna ákvæði um ábyrgð skipstjóra. 2) Lög og reglur um hafnamál svo og hafnarreglugerðir fyrir einstakar hafnir taka skýrt og ákveðið tillit til verklags um skipaumferð. 3) Unnið er að drögum að nýrri hafnarreglugerð fyrir Grindavík þar sem sérstakt tillit er tekið til sérstöðu hafnarinnar. 4) Hjá Grindavíkurhöfn eru til staðar allar upplýsingar um ölduhæð og sveiflutíma öldu, vindhraða og -stefnu, loftþrýsting svo og upplýsingar um augnabliks sjávarstöðu. Það heyrir til undantekninga ef sjófarendur nýta sér ekki þessar upplýsingar. 5) Siglingastofnun vinnur sífellt að mælingum í höfnum og gerir tæknilegar kröfur til hafnaryfirvalda og skipstjórnarmanna.	
Verkefni: Sérstakt verkefni ekki nauðsynlegt.	Framkvæmd:	Staða máls: Lokið

Nr. máls: 059/04	Atvikalýsing: Þrjár skipverjar um borð í Snorra Sturlusyni VE-028 (sknr. 1328) eru hætt komnir í léttbát þann 18. apríl 2004.		
Tillaga í öryggisátt: Í ljósi tíðra óhappa í meðörum léttbáta telur nefndin ástæðu til að itreka (sjá mál nr. 009/04) eftirfarandi tillögur í öryggisátt: 1) Að námskeið fyrir skipverja sem annast og meðhöndla léttbáta verði skylduð. 2) Að skriflegar verklagsreglur um sjósetningu léttbáta verði til í öllum skipum sem búin eru slíkum búnaði.		Afgreiðsla Siglingastofnunar: Sjá afgreiðslu og niðurstöður Siglingastofnunar Íslands er varða lokaskýrslu nefndarinnar nr. 009/04 þegar óhapp verður við sjósetningu léttbáts um borð í Þerney RE-101 (sknr. 2203) þann 17. janúar 2004.	
Verkefni: Sérstakt verkefni ekki nauðsynlegt		Framkvæmd:	Staða máls: Lokið

Nr. máls: 061/04	Atvikalýsing: Skipverji slasast við fall um borð í Polar Siglir GR-650 þann 21. apríl 2004.		
Tillaga í öryggisátt: Nefndin leggur til að gerð verði veggspjöld þar sem sjómenn eru minntir á öryggisatriði s.s. eins og við notkun lausra stiga um borð í skipum.		Afgreiðsla Siglingastofnunar: 1) Í reglugerð um öryggi fiskiskipa sem eru 15 metrar eða lengri að mestu lengd, nr. 122/2004, eru ákvæði um að stigar og rimlastigar skulu vera fastir í nýjum skipum. 2) Siglingastofnun og verkefnisstjórn í langtímaáætlun í öryggismálum sjófarenda hefur gefið út fræðslupesa og fræðslustuttmynd um fallhættu um borð í skipum. 3) Siglingastofnun mun leggja til í verkefnisstjórn áætlunar um öryggi sjófarenda að farið verði af stað með verkefni um veggspjöld þar sem sjómenn eru minntir á öryggisatriði eins og til dæmis notkun lausra stiga um borð í skipum.	
Verkefni: S-061/04-01 Áætlun um öryggi sjófarenda mun setja í framkvæmd gerð veggspjalda um hættu vegna notkunar lausra stiga.		Framkvæmd: Samgönguáætlun	Staða máls: Lokið

Nr. máls: 081/04	Atvikalýsing: Kíran Pacific strandar út af Straumsvík þann 26. júní 2004.		
Tillaga í öryggisátt: Þar sem djúprist skip, og jafnvel með ókunnuga skipstjórnendur, koma án sérstakar leiðsagnar inn fyrir grunníð þar sem skipið strandaði telur nefndin ástæðu til að setja fram eftirfarandi tillögur í öryggisátt: 1) Að viðeigandi úttekt verði gerð á sjómerkjum fyrir þetta svæði. Í þeirri vinnur leggur nefndin til að í sjókort verði settar merktar siglingaleiðir fyrir djúprist skip og sérstaklega verði athugaðir möguleikar á að sett verði bauja á grunníð vestur af Valhúsagrunni. 2) Að strangt eftirlit verði með því að skipstjórnendur uppfylli ákvæði hafnarreglugerða um tilkynningarskyldu. 3) Að sérstök viðurlög verði tekin upp varðandi óeðlilegar tafir í tilkynningum um óhöpp skipa.		Afgreiðsla Siglingastofnunar: 1) Með tilliti til þess að strand skipsins á sér stað vegna aðgæsluleysis við stjórn skipsins, að skipið hafi verið búið fullkomnum siglingatækjum og að alvarleg misstök hafi átt sér stað við stjórnun skipsins telur Siglingastofnun ekki ástæðu til að merkja viðkomandi grunn sérstaklega. Siglingastofnun styður þá hugmynd að athugar verði með sérstakar leiðbeiningar í kortum um siglingu djúpristra skipa á Faxaflóa. 2) Siglingastofnun mun koma því á framfæri við hafnir landsins að þær stuðli að markvissum merkingum akkerislega við hafnarsvæði í sjókort. 3) Í lögum um vitamál nr. 132/1999 er að finna ákvæði um verkefni Siglingastofnunar Íslands er varða leiðarmerki og leiðsögumál svo og hafnsögu- og leiðsögu í lögum um vaktstöð siglinga nr. 41/2003. Stofnunin sinnir þessum verkefnum af framsýnum metnaði. 4) Siglingastofnun mun koma því á framfæri við samgönguráðuneytið að skoðaðar verði leiðir í væntanlegri reglugerð um vaktstöð siglinga að sérstök viðurlög verði tekin upp varðandi óeðlilegar tafir á tilkynningum um óhöpp slyss. Í lögum um vitamál nr. 132/1999 og lögum um vaktstöð siglinga nr. 41/2003 er að finna viðurlög um brot á ákvæðum laganna.	
Verkefni: A-081/04-01 Komið verður á framfæri við hafnir landsins að þær stuðli að markvissum merkingum akkerislega við hafnarsvæði í sjókort.		Framkvæmd: Rekstrarsvið	Staða máls: Átaksverkefni
Verkefni: L-081/04-02 Breyting á reglugerð um vaktstöð siglinga, nr. 41/2003, um sérstök viðurlög við óeðlilegar tafir á tilkynningum um sjóslýs.		Framkvæmd: Stjórnsýslusvið	Staða máls: Lokið

Nr. máls: 003/03	Atvikalýsing: Vélarbilun varð um borð í Berglinu GK-300 (sknr. 1905) og skipið tók niðri þann 29. janúar 2003.	
Tillaga í öryggisátt: Í ljósi tíðra vandamála telur nefndin nauðsynlegt að Siglingastofnun Íslands hlutist til um sérstaka athugun á skipum sem eru með vélbúnað sem notar brennsluolíu til kælingar og síur sem þau nota. Ítrekað hafa komið upp vandamál vegna frágangs á oliukerfum. Oliulagnir og oliusíur virðast ekki nægjanlega afkastamiklar.	Afgreiðsla Siglingastofnunar: 1) Í byrjun árs 2004 mun Siglingastofnun setja af stað átaksverkefni með því að fara yfir þau fjögur til fimm skip sem eru með vélbúnað sem notar brennsluolíu til kælingar svo og síur sem þau nota. 2) Markmið átaksverkefnisins er að fara yfir frágang á oliukerfum þessara skipa og kanna hvort oliulagnir og oliusíur standist það álag sem þeim er ætlað ásamt athugun á afkastagetu oliulagna og -sía. 3) Hjá Siglingastofnun er að fara í gang rannsóknarverkefni þar sem m.a. eru kannaðar tæknilegar forsendur á rafeindastýrðum gangráði aðalvéla skipa, eldsneytissium ásamt staðsetningu loftinntaka. Þetta rannsóknarverkefni mun auk þess innihalda úmsögn um þær tillögur í öryggisátt sem rannsóknarnefnd sjólysisa setti fram í sinni lokaskýrslu, þ.e. hvort brennsluolia henti til kælingar og hvort frágangur lagnakerfis sé í samræmi við nauðsynlegt rennsilsflæði að aðalvél. 4) Siglingastofnun mun vinna að þessu verkefni á vormánuðum 2004 og mun skila hlutaniðurstöðum um mitt næsta ár.	
Verkefni: Sjá verkefni R-107/01-01, L-107/01-02, L-107/01-03 og A-107/01-04	Framkvæmd:	Staða máls: Lokið

Nr. máls: 014/03	Atvikalýsing: Draupnir GK-009 (sknr. 6915) hvolfir á veiðum þann 26. febrúar 2003.	
Tillaga í öryggisátt: Nefndin telur ófært að skipstjórnarmenn þekki ekki til burðargetu báta sinna. Hún beinir því til Siglingastofnunar Íslands að þegar verði gerðar úrbætur gagnvart bátum sem ekki hafa í dag viðurkenningarskirteini þar sem fram kemur leyfileg hleðsla eins og reglugerðir kveða á um.	Afgreiðsla Siglingastofnunar: 1) Í reglum um smíði og búnað báta með mestu lengd allt að 15 metrum, nr. 592/1994, með síðari breytingum eru skýr ákvæði um að fyrir bát skuli gefa út viðurkenningarskirteini þar sem skráð er hámarshleðsla bátsins og að viðurkenningarskirteini bátsins falli úr gildi ef áverkar eða breytingar samsvara ekki ákvæðum reglnanna. Siglingastofnun mun setja af stað átaksverkefni þar sem fylgt verður eftir að fyrir hvern bát hafi verið gefið út viðurkenningarskirteini. 2) Siglingastofnun vinnur að verklagsreglum um hleðslupróf unopinna báta til að gera þeim aðilum sem hanna og hafa eftirlit með skipum kleift að annast hleðsluprófanir. 3) Sjá einnig afgreiðslu Siglingastofnunar Íslands á lokaskýrslu rannsóknarnefndar sjólysisa nr. 051/01 en skýrslan fjallar um þegar Fjarki ÍS-444 (sknr. 6797) sekkur í róðri út af Kópnum þann 8. júní 2001. 4) Siglingastofnun Íslands hefur í samráði við verkefnisstjórn áætlunar um öryggi sjófarenda gefið út fræðslupésa og DVD-mynd um öryggi smábáta á fiskveiðum þar sem tekið er á öllum meginþáttum öryggis smábáta. Einnig hefur stofnunin í samráði við verkefnisstjórnina staðið fyrir útgáfu á DVD-mynd um stöðugleika fiskiskipa. 5) Siglingastofnun Íslands hefur sett af stað rannsóknarverkefni sem fjallar um hleðslu og ofhleðslu smábáta. Í verkefninu er tekið sérstakt tillit til hleðslu út frá mælanlegri burðargetu, stöðugleika og ölduáhrifa sem takmörkun á leyfilegri hámarkshleðslu. 6) Hjá Siglingastofnun Íslands er einnig verið að vinna að rannsóknarverkefni um áhættumat minni fiskiskipa í hættulegum öldum þar sem stefnt er að gera hleðslu- og stöðugleikagögn og gögn um vöktun á stöðugleika aðgengileg og notendavæn þannig að upplýsingar liggi ljósar fyrir stjórnanda báts á hverjum tíma.	
Verkefni: Sérstakt verkefni ekki nauðsynlegt.	Framkvæmd:	Staða máls: Lokið

Nr. máls: 015/03	Atvikalýsing: Hælsvik GK-350 (sknr. 2361) fær inn á sig sjó og leka í flotkassa þann 26. febrúar 2003.	
Tillaga í öryggisátt: Nefndin leggur til að Siglingastofnun Íslands geri sérstaka athugun á bátum sem búnir eru flotkössum með tilliti til styrks, lekavara og dælubúnaðar.	Afgreiðsla Siglingastofnunar: 1) Í reglugerð um mælingu skipa með lengd allt að 24 metrum, nr. 527/1997, er að finna í grein 2.4. að skutgeymir er geymir sem settur er aftan á skip og virkar aðeins sem flotholt, en nýtist ekki að öðru leyti. Form skutgeyma skal vera samkvæmt nánari fyrirráðum Siglingastofnunar. 2) Í umburðarbréfi nr. 5/2000 eru að finna í 4. kafla lýsingu á nánari fyrirráðum Siglingastofnunar um skutgeyma. 3) Siglingastofnun í eftirlitshlutverki sínu gera sérstaka athugun á bátum sem búnir eru skutgeymum með tilliti til styrks, lekavara og dælubúnaðar.	
Verkefni: Sérstök athugun á bátum sem búnir eru skutgeymi m.t.t. styrks, lekavara og dælubúnaðar.	Framkvæmd: Skipaæftirlitssvið	Staða máls: Átaksverkefni

Nr. máls: 025/03	Atvikalýsing: Röst SH 134 (1317) leki kemur á siglingu og skipið sekkur, tveir skipverjar bjargast þann 19. mars 2003	
Tillaga í öryggisátt: Nefndin vill koma þeirri ábendingu til skipstjórnenda og útgerða tréskipa að hafa betra eftirlit með skipum sínum hvað varðar leka. Þar sem sjálfvirkar dælur eru látnar vakta austur dæla þær oft á tíðum án vitundar skipverja. Nefndin bendir stjórnendum á að stöðva dælnar með reglubundnu millibili og kanna hvort austur komi inn í skipið. Þar sem leki kemur fram á skipstjóri að láta fara fram leit að lekanum og í framhaldi á útgerð að sjá til þess að skipið sé þétt á viðeigandi hátt.	Afgreiðsla Siglingastofnunar: Ekki liggur fyrir nein sérstök niðurstaða fyrir þetta mál. Annað: Siglingastofnun vann að rannsóknarverkefni um vatnspéttleika skipa, vatnspétta niðrhöf un þeirra og loftræstingu um borð í íslenskum skipum. Frumniðurstaða verkefnisins lá fyrir á árinu 2005. Lokaskýrsla var tilbúin í desember 2006. Hægt er að nálgast hana á vefsíðu Siglingastofnunar.	
Verkefni: A-025/03-01	Framkvæmd: Skipaæftirlitssvið	Staða máls: Átaksverkefni

Nr. máls: 042/03	Atvikalýsing: Skipverji slasast við að festast í færbandi um borð í þór HF-4 (sknr. 2549) þann 27. apríl 2003.	
Tillaga í öryggisátt: Nefndin leggur til að gerð verði sérstök úttekt á frágangi færbanda um borð í skipum með tilliti til öryggisatriða og umgengnisreglna.	Afgreiðsla Siglingastofnunar: 1) Í reglugerð um öryggi fiskiskipa sem eru 15 metrar eða lengri að mestu lengd, nr. 122/2004, er að finna ákvæði um færabönd í VI. kafla um búnað til verndar áhöfninni þar sem 11. regla fjallar um fiskvinnslubúnað. 2) Siglingastofnun mun í eftirlitshlutverki sínu beita sér fyrir því að gerð verði sérstök úttekt á frágangi færbanda um borð í skipum og þá með tilliti til öryggisatriða og umgengnisreglna svo og í samræmi við breytt fyrirkomulag skipsbúnaðar.	
Verkefni: A-042/03-01 Gerð verði sérstök úttekt á frágangi færbanda um borð í skipum m.t.t. öryggisatriða og umgengnisreglna.	Framkvæmd: Skipaefirlitssvið	Staða máls: Átaksverkefni

Nr. máls: 051/03	Atvikalýsing: Eldur verður í dælurými Bjargar Jónsdóttur ÞH-321 (sknr. 1508) þann 3. júní 2003.	
Tillaga í öryggisátt: Nefndin sér ástæðu til að gera eftirfarandi tillögu í öryggisátt: Að öndunaropum eldfimra vökva s.s. spilólíu sé ekki fyrirkomíð í rýmum þar sem þústlagir liggja.	Afgreiðsla Siglingastofnunar: 1) Í reglugerð um öryggi fiskiskipa sem eru 15 metrar eða lengri að mestu lengd, nr. 122/2004, er að finna í 10. reglu í IV. kafla í I. viðauka ákvæði um vél- og rafbúnað og tímabundið ómönnuð vélarúm en reglan fjallar um ráðstafanir vegna eldsneytisólíu, smurólíu og annarra eldfimra efna. 2) Siglingastofnun mun í eftirlitshlutverki sínu leggja áherslu á að öndunaropum eldfimra vökva svo sem spilólíu sé ekki fyrir komið í rýmum þar sem heitar þústlagir liggja.	
Verkefni: A-051/03-01 Eftirfylgni að öndunaropum eldfimra vökva s.s. spilólíu sé ekki komið fyrir í rýmum þar sem heitar þústlagir liggja.	Framkvæmd: Skipaefirlitssvið	Staða máls: Átaksverkefni

Nr. máls: 061/03	Atvikalýsing: Gasleki og sprenging á sér stað um borð í Bryndisi SU-288 (sknr. 2167) og einn maður slasaðist þann 3. júlí 2003.	
Tillaga í öryggisátt: Nefndin telur ástæðu til með hlöðsón af slysi þessu sem og öðrum alvarlegum slysum vegna gasleka að skylt verði að hafa gasskynjara um borð í bátum sem nota gas.	Afgreiðsla Siglingastofnunar: 1) Í reglum um smíði og búnað báta með mestu lengd allt að 15 metrum, nr. 592/1994, með síðari breytingum (Norðurlandareglur) má finna í kafla V-14 ákvæði um eldvarnir er varða notkun á gasi um borð í skipum. Þar er ekki að finna ákvæði um gasskynjara um borð í bátum sem nota gas. 2) Siglingastofnun mun leggja það til að ofangreindum reglum verði breytt í þá átt að skylt verði að hafa gasskynjara um borð í bátum sem nota gas.	
Verkefni: A-061/03-01 Leggja það til í siglingaráði að skylt verði að hafa gasskynjara um borð í bátum sem nota gas.	Framkvæmd: Stjórnslusvið	Staða máls: Lokið

Nr. máls: 062/03	Atvikalýsing: Skipverjar voru hætt komnir vegna súrefnisskortis í lest Arnars KE-13 (sknr. 1012) þann 3. júlí 2003.	
Tillaga í öryggisátt: 1) Að sett verði í reglugerð ákvæði um að í þeim skipum, þar sem hætta er á súrefnisskortri í rýmum sem skipverjar að staðaldrí vinna í, verði skylt að hafa súrefnismæla og/eða súrefnisskynjara á sér og góða loftræstingu í skilgreindum hætturýmum. 2) Að gerð verði leiðbeinandi veggspjöld og bæklingur um hættuleg efni, umgengni við þau og mögulegar efnamyndanir um borð í skipum. Einnig verði öll rými þar sem hætta er á efnabreytingum skilgreind á áberandi hátt og áhöfninni kynnt vel. 3) Að sérstakar ráðstafanir séu gerðar í viðbragðsáætlun um borð í skipum, verði slys af völdum súrefnisskortis.	Afgreiðsla Siglingastofnunar: 1) Í tillögum Siglingastofnunar Íslands að breytingum á reglugerð um öryggi fiskiskipa sem eru 24 metrar að lengd og lengri sem taka mun til allra fiskiskipa sem eru 15 metrar að mestu lengd og lengri er að finna í 13. gr. í VI. kafla um búnað og ráðstafanir til verndar áhöfninni ákvæði um notkun gas- og súrefnismæla. 2) Í reglugerð um lágmarkskröfur er varða öryggi, hollustuhætti og heilsu við vinnu um borð í fiskiskipum, nr. 785/1998, er að finna ákvæði um skyldur eigenda og skipstjóra til að koma í veg fyrir að öryggi og heilsa starfsmanna verði ekki stofnuð í hættu. 3) Siglingastofnun í samvinnu við verkefnisstjórn langtímaáætlunar í öryggismálum sjófarenda hefur gefið út "Lækingabók sjófarenda", en þar er að finna í 17. kafla um eitranir lýsing á greiningu og meðferð eitrana. 4) Siglingastofnun mun vinna að því í samvinnu við verkefnisstjórn langtímaáætlunar í öryggismálum sjófarenda að gerð verði veggspjöld, fræðslupésar og annað kynningarefni um hættu vegna mögulegrar efnamyndunar í rýmum skipa. 5) Einnig mun Siglingastofnun í tengslum við langtímaáætlun um öryggismál sjófarenda huga að gerð fræðslupésa eða annars kynningarefnis um sérstakar ráðstafanir í viðbragðsáætlun um borð í skipum þegar slys verður af völdum súrefnisskortis.	
Verkefni: S-062/03-01 Leggja það til við áætlun um öryggi að huga að gerð fræðslupésa um sérstakar viðbragsráðstafanir um borð í skipum þegar slys verður af völdum súrefnisskortis	Framkvæmd: Langtímaáætlun	Staða máls: Lokið

Nr. máls: 102/03	Atvikalýsing: Skipverji um borð í Harðbaki EA-003 (sknr. 1412) klemmist við trolltöku þann 4. október 2003.	
Tillaga í öryggisátt: Nefndin bendir skipstjórnarmönnum á að það sé í þeirra verkahring að tryggja öryggi skipverjka við vinnu þ.m.t. að sjá um að búnaður sé sem öruggastur. Lokaðir gilsakrókar tryggja öryggi fyrir skipverja og því mikilvægt að þeim verði komið fyrir hvar sem það er mögulegt.	Afgreiðsla Siglingastofnunar: 1) Í siglingalögum, nr. 34/1985, með síðari breytingum er að finna ákvæði um skyldur skipstjóra til að tryggja öryggi skips og áhafnar. 2) Engar sérstakar reglur gilda um lokaða gilsakróka um borð í fiskiskipum en í reglugerð um öryggi fiskiskipa sem eru 15 metrar eða lengri að mestu lengd, nr. 122/2004, en almennt eru orðuð ákvæði í 7. reglu, IV. kafla í viðauka I um búnað og ráðstafanir til verndar áhöfninni, þar sem fjallað er um vélbúnað á þilfari, hífibúnað og lyftur. 3) Í áætlun um öryggi sjófarenda árið 2004 var stefnt að námskeiði um hifi- og lyftubúnað um borð í skipum í samvinnu við fræðslusjóð sjómanna, Sjómennt, þar sem samráð er um fyrirkomulag þess og útgáfu á kennsluefni. Námskeiðið var haldið á Akureyri með þátttöku 20 nemenda.	
Verkefni: Sérstakt verkefni ekki nauðsynlegt.	Framkvæmd:	Staða máls: Lokið

Nr. máls: 105/03	Atvikalýsing: Sturla GK-012 (sknr. 1612) tekur niðri í innsiglingunni í Grindavík og leki kemur að skipinu þann 24. október 2003.	
Tillaga í öryggisátt: Í ljósi tíðra óhappa á þessum stað leggur nefndin til að hafnaryfirvöld og Siglingastofnun Íslands hlutist til um að sett verði á þessa grynningu varanlegt sjómerki með ljósmerki.	Afgreiðsla Siglingastofnunar: 1) Samkvæmt siglingalögum, nr. 34/1985, með síðari breytingum er að finna ákvæði um ábyrgð skipstjóra. 2) Lagt hefur verið út yst í innsiglingarennunni í Grindavík að vestanverðu bakborðs ljósdufli með gummikapli. Gert er ráð fyrir að duflið verði varanlegt sjómerki með ljósmerki fyrir innsiglinguna í Grindavíkurhöfn til leiðbeininga fyrir skip á útleið.	
Verkefni: Sérstakt verkefni ekki nauðsynlegt.	Framkvæmd:	Staða máls: Lokið

Nr. máls: 107/03	Atvikalýsing: Leki kemur að vélarúmi þorsteins EA-810 (sknr. 1903) þann 31. október 2003.	
Tillaga í öryggisátt: 1) Nefndin leggur til að Siglingastofnun Íslands geri strax athugun á ástandi skipa sem eru með sambærilega hönnun. 2) Nefndin leggur til að reglubundnar þykktarmælingar verði á lögnum tengdum þessari hönnun.	Afgreiðsla Siglingastofnunar: 1) Þegar umrætt atvik átti sér setti Siglingastofnun af stað átak til að kanna ástand skipa sem stunda uppsjárveiðar og þau skip sem eru með sambærilega hönnun. 2) Systurskip þorsteins EA-810, sknr. 1903, eru Áskell EA-048, sknr. 1807, og Jóna Eðvalds SF-200, sknr. 1809. 3) Siglingastofnun vinnur að því að ákvæði um lekaviðvörðunarbúnað verði skýrar í reglum og taki til allra skipa. 4) Siglingastofnun er að vinna að rannsóknarverkefni um vatnspéttleika skipa en þar er sérstaklega tekið tillit til hönnunar lagna og eftirlits með tæringu. Frumniðurstæða verkefnisins mun liggja fyrir á árinu 2005. 5) Við þykktarmælingar á skipum eru m.a. lagnir í vélarúrum skipa þykktarmældar og gerðar eru athugasemdir ef þær standast ekki reglur.	
Verkefni: Sérstakt verkefni ekki nauðsynlegt.	Framkvæmd:	Staða máls: Lokið

Nr. máls: 125/03	Atvikalýsing: Farmur kastast til um borð í Hólmaranum SH-114 (sknr. 6851) og báturinn lagðist á hliðina og sókk þann 14. desember 2003.	
Tillaga í öryggisátt: Í ljósi þeirra upplýsinga að menn séu að lokast inni í bátum sínum þegar kór fara fyrir hurðir vill nefndin benda á hversu alvarlegar afleiðingar það getur haft. Nefndin leggur til að Siglingastofnun Íslands beiti sér fyrir því að skylt verði á skipum, þar sem hættu er á slíku, séu tvískiptar hurðir.	Afgreiðsla Siglingastofnunar: 1) Í reglum um smíði og búnað báta allt að 15 metrum, nr. 592/1994, með síðari breytingum er ekki að finna ákvæði um tvískiptar hurðir. 2) Í ofangreindum reglum er að finna ákvæði um tvær útgönguleiðir sem neyðarútganga fyrir allar vistarverur. 3) Með tilliti til tillögu rannsóknarnefndar sjóslýsa í öryggisátt og í ljósi þeirra upplýsinga að menn séu að lokast inni í bátum sínum þegar kór fara fyrir hurðir mun Siglingastofnun við endurskoðun reglna um smíði og búnað báta skoða hvort skylda beri tvískiptar hurðir á skipum, þar sem hættu er á menn lokist inni þegar kór fara fyrir hurðir eða hvort ákvæði um neyðarútganga uppfylli öryggiskröfur.	
Verkefni: L-125/03-01 Skoða hvort skylda elgi tvískiptar hurðir þar sem kór geta farið fyrir hurðir.	Framkvæmd: Stjórnsýslusvið	Staða máls: Lokið

Nr. máls: 126/03	Atvikalýsing: Skipverji slasast um borð í Sjófn VE-037 (sknr. 1852) er tjakkur í krana brotnar við trolltöku þann 21. maí 2003.	
Tillaga í öryggisátt: Nefndin leggur til að skylt verði að allur lyftibúnaður verði merktur með hámarks lyftigetun (SWL). Nefndin leggur til við Siglingastofnun Íslands að öryggishjálmar verði hluti búnaðar allra skipa.	Afgreiðsla Siglingastofnunar: 1) Í reglum um smíði og búnað báta undir 15 metrum, nr. 592/1994, með síðari breytingum eru ákvæði um lyftibúnað í kafla V-15 þar sem skylt er að allur lyftibúnaður sé merktur með hámarks lyftigetun. 2) Í reglum um smíði og búnað báta undir 15 metrum eru ekki ákvæði um að öryggishjálmar séu hluti búnaðar báta. Í reglum um öryggi fiskiskipa sem eru stærri en 15 metrar eru ákvæði um að öryggishjálmar séu hluti af búnaði skips. 3) Siglingastofnun vinnur við endurskoðun reglna um smíði og búnað báta undir 15 metrum og mun skoða ofangreindar tillögur í öryggisátt um öryggishjalma með tilliti til þess að þeir verði hluti búnaðar allra fiskiskipa.	
Verkefni: L-126/03-01 Settar verði reglur um að öryggishjálmar verði hluti búnaðar allra skipa.	Framkvæmd: Stjórnsýslusvið	Staða máls: Lokið

Nr. máls: 007/02	Atvikalýsing: Skipverji slasast um borð í Sveinbirni Jakobssyni ÞH-10 (sknr. 260) þegar verið var að kasta snurvoð þann 15. janúar 2002.		
Tillaga í öryggisátt: Nefndin bendir á nauðsyn þess að hlífur séu settar upp þar sem menn þurfa að standa við vinnu sína, því að í flestum tilfellum standa menn í aðgerð á meðan tógin eru að renna út.		Afgreiðsla Siglingastofnunar: Siglingastofnun mun vinna að drögum að reglum um vinnusvæði um borð í skipum.	
Verkefni: L-007/02-01 Drög að reglum um vinnusvæði um borð í skipum.		Framkvæmd: Stjórnssýslusvið	Staða máls: Lokið

Nr. máls: 015/02	Atvikalýsing: Bjarmi VE-66 (sknr. 1103) ferst á siglingu NV af Þrídröngum, tveir skipverja farast, en tveir bjargast þann 23. febrúar 2002.		
Tillaga í öryggisátt: 1. Nefndin bendir á mikilvægi þess að sjómenn taki mið af fyrirliggjandi spám um veður og sjólag. 2. Nefndin bendir á að ástæða sé til að skoða hvort ekki sé nauðsynlegt að auðvelda framsetningu stöðugleikagagna fyrir minnstu bátana. 3. Nefndin vekur sérstaka athygli á gildi björgunarbúninga og þjálfun í að klæðast þeim. 4. Nefndin bendir á mikilvægi þess að skipverjar klæðist strax flotgöllum þegar sýnt er að skipverjar megi búast við því að þurfa að yfirgefa skipið, og því verður við komið. 5. Nefndin bendir á mikilvægi þess að skip í neyð sendi út neyðarkall á réttum talstöðvarrásum. 6. Nefndin vill itreka fyrri ábendingar um að Siglingastofnun fylgi því eftir að björgunaráfingar séu haldnar. 7. Nefndin bendir á að breyta þarf neyðarrafabúnaði á sjálfvirkum tilkynningarskyldubúnaði þannig að augnabliks handtak nægi á neyðarstundu. 8. Nefndin bendir á nauðsyn þess að frífljótandi neyðarbaujur verði teknar upp í öllum skipum undir 24 m í skráningarlengd. 9. Nefndin telur að rekakkerisliða og fangalína í gúmmibjörgunarbátum eigi að vera aðgreindar með mismunandi lit.		Afgreiðsla Siglingastofnunar: 1) Siglingastofnun rekur upplýsingakerfi fyrir veður og sjólag fyrir sjófarendur með það að markmiði að auka öryggi til sjós og auðvelda sjófarendum sjósókn. Á heimasíðu Siglingastofnunar (www.sigling.is) er hægt að nálgast upplýsingar um veður og sjólag. 2) Í langtímaáætlun í öryggismálum sjófarenda 2001 - 2003 er gert ráð fyrir því að nyr og uppfærður stöðugleikabæringur verði gefin út í maí á þessu ári. Einnig mun koma út fræðslumyndband um stöðugleika skipa. Á rannsóknarsviði stofnunarinnar fara nú fram rannsóknir í samstarfi við ymsa aðila utan stofnunarinnar á stöðugleikavakt um borð í skipum og hvaða áhrif andveltigeymar hafa á stöðugleika skipa. 3) Í tengslum við langtímaáætlun í öryggismálum sjófarenda 2001 til 2003 er verið að undirbúa fræðslumynd um björgunarbúninga. Þar verður sýnt hvernig á að klæðast þeim og hve nauðsynlegt það er að tæma úr þeim loftið þegar í þá er komið. Einnig skal þess getið að björgunarbúningum fylgja ávallt leiðbeiningar frá framleiðendum. 4) Í nýlegri þjálfunarhandbók sem Siglingastofnun hefur samþykkt fyrir skip er mjög nákvæmleg farið yfir björgunaráfingar og hvernig eigi að framkvæma þær. Skipstjóra ber að skrá allar áfingar í bókina þannig að eftirlit með björgunaráfingum um borð í skipum á að vera mjög skilvirk. Einnig hefur verið gefið út fræðsluefni á vegum langtímaáætlunar í öryggismálum sjófarenda í formi bæklinga, æfingaeyðublaða og myndbanda. 5) Á fundi siglingaráðs þann 24. janúar 2002 kom til umræðu búnaður til sjálfvirkar tilkynningarskyldu og þá sérstaklega sá grunur að tækin virkuðu oft á tíðum ekki, væru sífellt í ólagi, langur viðgerðartími eða jafnvel ekki til afgreiðslu, engin tæki til skiptanna fyrir þau sem biluðu og þurftu á viðgerð að halda og það jafnvel í útlöndum. Siglingastofnun hefur komið því á framfæri við umboðsmann búnaðar til sjálfvirkar tilkynningarskyldu að neyðarrafabúnaður virki þannig að augnabliks handtak nægi á neyðarstundu. Nú er viðbragðstími neyðarhnapps hálf sekúnda. 6) Í minnisblaði Siglingastofnunar til siglingaráðs, dags. 9. september 2002, um frífljótandi neyðarbaujur eru bornar saman kröfur í Danmörku og Noregi við íslenskar reglur. Einnig er bent á kostnað útgerðir skipa, sem eru 24 m að skráningarlengd og minni ef farið yrði að tillögum yfirstjórnar leitar og björgunar á hafinu um að öll skip skuli hafa um borð frífljótandi neyðarbauju. Samkvæmt minnisblaðinu er það mat stofnunarinnar að ekki þörf á að gera kröfu til skipa undir 24 m að þau verði skyldug til að hafa um borð frífljótandi neyðarbauju svo framanlega sem STK kerfið uppfylli þar til gerðar kröfur. 7) Rétt er að benda á að erfitt er að greina lit rekakkerisliða og fangalína í myrkri, rökkri og slæmri lýsingu. Siglingastofnun styður engu að síður þá hugmynd að rekakkeris- og fangalínur verði aðgreinar með mismunandi lit. Rétt er þó að benda á að setja verður reglugerð um slíkt og yrði þá um svokallaða sérkröfu að ræða. Siglingastofnun þarf að meta hvort hún legði til að sérkráfan ætti að vera afturvirk fyrir gúmmibjörgunarbáta sem þegar eru í landinu eða eingöngu sérkráfa til nýrra gúmmibjörgunarbáta.	
Verkefni: S-015/02-01 Endurgerð fræðslumyndbands um björgunarbúninga.		Framkvæmd: Langtímaáætlun	Staða máls: Lokið
Verkefni: L-015/02-02 Kanna hvort setja eigi reglur um aðgreiningu rekakkerisliðu og fangalínu með lit.		Framkvæmd: Stjórnssýslusvið	Staða máls: Lokið

Nr. máls: 027/02	Atvikalýsing: Hólmsteinn GK-20 (sknr. 573) siglir á Rafn KE-41 (sknr. 7212) þann 12. mars 2002.		
Tillaga í öryggisátt: Nefndin bendir á mikilvægi þess að óhindrað útsýni sé úr brú / stýrishúsi skipa og að við árlegar skoðanir skipa að þessir þættir séu skoðaðir og gerðar athugasemdir ef útsýnið er skert.		Afgreiðsla Siglingastofnunar: 1) Í reglum um skip eru ákvæði um að frá stjórnspalli (úr brú og eða stýrishúsi skipa) skuli vera óhindrað útsýni fyrir allar stærðir skipa. 2) Siglingastofnun mun fylgja því eftir við árlegar skoðanir skipa að óhindrað útsýni sé frá stjórnspalli skipa og gera athugasemdir ef útsýni er skert og fara fram að úr sé bætt samkvæmt reglum sem við eiga.	
Verkefni: A-027/02-01 Eftirfylgni við skoðanir að óhindrað útsýni sé frá stjórnspalli skipa ásamt athugasemdum ef við á.		Framkvæmd: Skipaæftirlitssvið	Staða máls: Átaksverkefni

Nr. máls: 046/02	Atvikalýsing: Skipverjji slasast við netalögn um borð í Steinunni SF-10 (sknr. 1416) þann 29. apríl 2002.		
Tillaga í öryggisátt: 1. Nefndin telur að þar sem tækifæri er til að auka og bæta vinnuáðstöðu um borð í skipum eigi að skoða þá möguleika alvarlega. Með framkvæmd áhættumats sem skylt er að gera (<i>Sjá reglugerð nr. 786/1998 um ráðstafanir er stuðla að bættu öryggi og heilsu starfsmanna um borð í skipum</i>) munu skipverjar eiga auðveldara með að greina hættusvæði áður en slys verður. 2. Nefndin leggur til að almennt verði sett yfirbreiðsla á milli færa á netaveiðum.		Afgreiðsla Siglingastofnunar: 1) Siglingastofnun tekur undir það að skipverjar eigi auðveldara með að greina hættusvæði áður en slys verður ef framkvæmt er hættumat um borð í skipinu en samkvæmt reglum ber vinnuveitendum sjá til þess að framkvæmt sé hættumat vegna öryggis og hollustu á vinnustað og á grundvelli hættumatsins. 2) Siglingastofnun mun beita sér fyrir því að almennt verði sett yfirbreiðsla á milli færa á netaveiðum.	
Verkefni: A-046/02-01 Siglingastofnun mun beita sér fyrir því að almennt verði sett yfirbreiðsla á milli færa á netaveiðum.		Framkvæmd: Skipaæfirtirlitsvið	Staða máls: Átaksverkefni

Nr. máls: 049/02	Atvikalýsing: Sjór kemst í vélarúm Herkúless SF-125 (sknr. 1770) þann 22. apríl 2002.		
Tillaga í öryggisátt: Nefndin leggur til að Siglingastofnun Íslands láti fara fram athugun á lekaviðvörðunum almennt í bátum og skipum. Sú athugun verði meðal annars látin ná til virkni og gerða slíks búnaðar. Jafnframt leggur nefndin til að lekaviðvörðunarbúnaður verði skyldaður í öll þurrými skipa.		Afgreiðsla Siglingastofnunar: 1) Samkvæmt Norðurlandareglunum er skylt að hafa vökvaviðvörðunarkerfi í vélarúmi báta undir 15 metrum að mestu lengd. 2) Við eftirlit og skoðun skipa og báta mun Siglingastofnun sérstaklega athuga lekaviðvörðun og einnig fara yfir virkni og gerð slíks búnaðar. 3) Siglingastofnun Íslands er að vinna að rannsóknarverkefni um vatnspéttleika skipa (rannsóknarverkefni nr. R-065/01-01). Í verkefninu er meðal annars verið að kanna kosti og galla þess að lekaviðvörðunarbúnaður verði skyldaður í öll þurrými skipa. Þegar niðurstöður verkefnisins liggja fyrir mun Siglingastofnun gera tillögu til samgönguráðuneytisins að reglum um lekaviðvörðunarbúnað skipa sem siglingaráð mun fá til umsagnar.	
Verkefni: A-049/02-01 Við eftirlit og skoðun verði sérstaklega athugað lekaviðvörðunarkerfi, virkni og gerð slíks búnaðar.		Framkvæmd: Skipaæfirtirlitssvið	Staða máls: Átaksverkefni

Nr. máls: 111/02	Atvikalýsing: Aron PH-105 sekkur við rækjuveiðar norður af Grimsey þann 30. september 2002. Mannbjörg varð.		
Tillaga í öryggisátt: Nefndir telur sjóslys þetta og rannsókn á orsökum þess gefi sérstakt tilefni til eftirfarandi tillagna í öryggisátt: 1) Að strangt eftirlit þurfi að vera með því að vatnspétt þil í skipum standist kröfur sem til þeirra eru gerðar. 2) Að mikilvægt sé að vatnspéttur lokunarbúnaður innan skips milli hólfra og utan skips að hinum ýmsu rýmum uppfylli kröfur um vatnspéttleika og fljótvirkt sé að gripa til lokunar rýma. Þetta á einnig við um víralúgur. 3) Að merkingar séu á hurðum (lögum) sem eiga að vera lokaðar til sjós. 4) Að viðvörðunarbúnaður fyrir sjó í rýmum sé tekinn til endurskoðunar hvað viðkemur hönnun, viðurkenningu slíks búnaðar, reglulegum prófunum og eftirlits með slíkum búnaði. 5) Að áréttað sé mikilvægi þess, m.a. í væntanlegri langtímaáætlun í öryggismálum sjófarenda, um hvað beri að varast og hvernig á að standa að austri frá rýmum. Sérstaklega ber að varast sjálfvirkan austur í lengri tíma án vöktunar á rými eða mælingar á vökvahæð í brunn. 6) Að athuga þurfi hvort lensing sem einungis er möguleg með rafmagni sem millistígl í dreifikerfi sé fullnægjandi. 7) Að endurskoða ber lensikerfi sem byggja á lensijektor sem dælir í brunn á aðgerðarþilfari, þaðan sem sérstök brunndæla dælir útbyrðis. 8) Sjóslys þetta gefur tilefni til að skerpa á reglum um viðbúnaðarstig, hvernig bregðast skal við í tilvikum eins og þessu þar sem umtalsverður sjór er kominn í tvö meginrymi skipsins.		Afgreiðsla Siglingastofnunar: 1) Í framhaldi af ofangreindu hefur Siglingastofnun hrundið af stað rannsóknarverkefni um vatnspéttleika skipa og er verkefnið vel á veg komið. Rannsóknarverkefnið tekur aðallega á niðurhólfun og vatnspéttleika íslenskra fiskiskipa og hvernig loftræstingu um borð er háttað. Farið er yfir stöðugleika skipa í löskuðu ástandi og þær hönnunarforsendur er lúta að lokunarbúnaði á vatnspéttum hólfum eru yfirfarnar. 2) Lokið er að mestu að ástandsgreina hina ýmsu flokka fiskiskipa þar sem tæknilegar forsendur vatnspéttleika hafa verið kannaðar. Framhald þessa verkefnis byggir á stöðugleika skipa í löskuðu ástandi og hönnunarforsendur fyrir vatnspétt hólf ásamt ráðstöfunum sem gripa ber til í framhaldi af niðurstöðum.	
Verkefni: Sjá verkefni R-065/01-01.		Framkvæmd:	Staða máls: Lokið

Nr. máls: 112/02	Atvikalýsing: Köfunarslys í Kleifarvatni þegar þrjú kafarar eru hætt komnir þann 3. september 2002.		
Tillaga í öryggisátt: Nefndin leggur til að vinnuhópur verði myndaður með þátttöku hagsmunaaðila og sérfræðinga á sviði köfunar. Eftirfarandi atriði verði m.a. tekin til ítarlegrar skoðunar: a) Hvort setja eigi þyrlu tafarlaust í viðbragðsstöðu þegar um köfunarslys er að ræða. b) Hvort kafarar eigi alltaf að vera með skilgreindan lágmarks súrefnisbúnað meðferðis og þjálfaðan aðstoðarmann við allar kafanir. c) Fjarskiptasamband sé vel tryggt á köfunarstað. d) Hvort mögulegt sé að kafarar tilkynni til ákveðins aðila áður en köfun hefst. e) Hvort kafarar eigi að fara reglulega í nákvæma læknisskoðun hjá læknum með sérþekkingu á þessu sviði.	Afgreiðsla Siglingastofnunar: 1) Siglingastofnun leggur til að eftirfarandi aðilar myndi vinnuhóp með þátttöku og sérfræðinga á sviði köfunar: i) Sportkafarafélag Íslands. ii) Landhelgisgæslan. iii) Slökkvilið höfuðborgarsvæðisins / Slysavarnafélagið Landsbjörg. iv) Ríkislögreglustjóri. v) Samtök atvinnulífsins. vi) Siglingastofnun Íslands 2) Hvað varðar þau atriði sem taka á til ítarlegrar athugunar er rétt að benda á eftirfarandi: a) Það ætti að ákvarðast af aðstæðum hverju sinni hvort setja eigi þyrlu tafarlaust í viðbragðsstöðu þegar um köfunarslys er að ræða. b) Ákvæði um hvort kafarar eigi alltaf að vera með skilgreindan lágmarkssúrefnisbúnað meðferðis og þjálfaðan aðstoðarmann við allar kafanir er að finna í reglugerð um köfun, nr. 535/2001. c) Fjarskiptasamband verður að vera til staðar ef kalla á til aðstoð við köfunarslys. d) Um tilkynningar kafara áður en köfun hefst er að finna í reglugerð um köfun og einnig mætti skoða aðkomu vaktstöðvar siglinga að tilkynningarskyldu fyrir kafara. e) Í reglugerð um köfun er kveðið á um að gildistími læknisskoðunar gagnvart veittum atvinnuskirteinum er 12 mánuðir ef ekki kemur til ástæðna sem því breytir. 3) Siglingastofnun mun hlutast til að vinnuhópurinn verði settur á laggirnar sem fyrst í byrjun árs 2005.		
Verkefni: L-112/02-01 Myndaður verði vinnuhópur með þátttöku hagsmunaaðila og sérfræðinga á sviði köfunar.	Framkvæmd: Stjórnsýslusvið	Staða máls: Lokið	

2001

Nr. máls: 002/01	Atvikalýsing: Skipverji slasast við vinnu við flókunarvél um borð í Hrafn Sveinbjarnarsyni GK-255 (sknr. 1972) þann 4. janúar 2001.		
Tillaga í öryggisátt: Nefndin vill benda yfirmönnum á að brýna fyrir áhöfn sinni að ávallt sé allur vélbúnaður stöðvaður áður en átt er við að losa fisk úr þeim. Til frekari áreitinga ætti að hengja upp áminningar og viðvornarspjöld til skipverja á vinnusvæði og í stakkageymslum.	Afgreiðsla Siglingastofnunar: 1) Gert er ráð fyrir því í breytingatillögum Siglingastofnunar á reglugerð nr. 26/2000 að reglur um vinnuöryggi í fiskiskipum 15 metrar og lengri, nr. 414/1995, svo og reglugerð um lágmarkskröfur er varða öryggi, hollustuhætti og heilsu við vinnu um borð í fiskiskipum, nr. 785/1998, og einnig reglugerð um lágmarkskröfur er stuðla að bættu öryggi og heilsu starfsmanna um borð í skipum, nr. 786/1998, verði felldar á brott og þess í stað felldar inn í VI. kafli nýju reglugerðardraganna en VI. kafli fjallar um búnað og ráðstafanir til verndar áhöfninni. 2) Auk breytinga á reglugerð hér að lútandi hefur Siglingastofnun Íslands tekið málið upp við verkefnastjórn langtímaáætlunar í öryggismálum sjófarenda og lagt til að gerður verði sérstakur bæklingur um vinnuöryggi um borð í fiskvinnsluskipum og frystitogurum sem verði síðan dreift um borð í þau skip er málið varðar. 3) Ennfremur mun stofnunin sérstaklega kanna hvort merkingar á vinnusvæðum og stakkageymslum um borð í fiskvinnsluskipum og frystitogurum séu í samræmi við reglur og fyrirmæli yfirmanna.		
Verkefni: S-002/01-01 Gerður verði sérstakur bæklingur um vinnuöryggi um borð í fiskvinnsluskipum og frystitogurum.	Framkvæmd: Samgönguáætlun	Staða máls: Lokið	
Verkefni: A-002/01-02 Kanna hvort merkingar á vinnusvæðum og stakkageymslum um borð í fiskvinnsluskipum og séu í samræmi við reglur og fyrirmæli yfirmanna.	Framkvæmd: Skipaæfirlitssvið	Staða máls: Átaksverkefni	

Nr. máls: 008/01	Atvikalýsing: Sigtryggar ÍS-284 (2148) strandar fyrir utan Sandgerðishöfn þann 30. janúar 2001		
Tillaga í öryggisátt: Nefndin telur að koma mætti í veg fyrir svona atvik ef útgerðarmönnum minni fiskiskipa yrði gert skylt svo að öyggjandi sé að alltaf skuli vera maður með skipstjórnarréttindi við stjórn skips á siglingu. Það ber að hafa í huga að illa hefði getað farið ef veður hefði verið verri. Nefndin leggur til í ljósi atvika sem orðið hafa vegna strands og árekstra minni fiskiskipa á liðnum árum að þeir, sem lenda í slíkum óhöppum, verði gert skylt að sækja námskeið fyrir skipstjórnarmenn í stjórn og siglingu skipa. Ábyrgð skipstjórnarmanna á verðmætum og mannlífum verður að vera raunhæf í verki. Skilningi á á slíkri ábyrgð er best komið til skila með aukinni fræðslu eða símenntun. Ljóst er að þörf er á aukinni fræðslu varðandi vélgæslu fyrir stjórnendur smábáta svo að þeir uppfylli ákvæði laga þar um.	Afgreiðsla Siglingastofnunar: 1. Í lögum um áhafnir íslenskra fiskiskipa, varðskipa, skemmtibáta og annarra skipa nr. 30/2007 er að finna ákvæði 5. og 6. grein um skipstjórnarréttindi og vélstjórnarréttindi. Í greinunum er kveðið á að sá einn sé lögmætur handhafi viðeigandi skirteinis megi starfa við skipstjórn eða vélstjórn. 2. Sjómenn skulu sækja námskeið hjá Slysavarnaskóla sjómanna a.m.k. á 5 ára fresti.		
Verkefni: L-008/01-01	Framkvæmd: Stjórnsýslusvið	Staða máls: Lokið	

Nr. máls: 010/01	Atvikalýsing: Skipverji slasast við netaveiðar um borð í þorsteini GK-16 (sknr. 1159) þann 30. janúar 2001	
Tillaga í öryggisátt: Nefndin álitur að varasamt sé að vera með slitinn búnað í skipum, sérstaklega þegar eiginleikar tækjanna leiða til ástands sem getur valdið vandræðum. Nefndin hvetur skipstjórnarmenn að festa upp á áberandi stað viðvörðun um að spillið geti gefið eftir eða slakað óvænt við þessar aðstæður. Einnig hvetur nefndin skipstjórnarmenn til að setja ekki til þessara starfa óvana menn nema benda þeim sérstaklega á eiginleika þessara tegund spila.	Afgreiðsla Siglingastofnunar: 1) Siglingastofnun Íslands hefur í samstarfi við verkefnastjórn langtímaáætlunar í öryggismálum sjófarenda gefið út bæklinga sem meðal annars fjalla um: Öryggi við hifingar og Nýliðafræðsla í skipum. 2) Í bæklingnum um "Öryggi við hifingar" er bent á margar hættur sem leynast við hifingar eins og t.d. þegar hið er með biluðum búnaði og að viðhald búnaðar sé ófullnægjandi. Gerð er einnig grein fyrir forvörnum, að álag eigi aldrei að vera meira en sem nemur öruggu vinnuálagi og að nauðsynlegt sé að hafa reglubundið eftirlit með öllum hifingarbúnaði og skipta strax út ótraustum hlutum. 3) Í bæklingnum um "Nýliðafræðslu í skipum" er lögð rík áhersla á að ábyrgð skipstjóra og að fræðsla um borð fyrir nýliða þurfi að miðast við aðstæður um borð í hverju einstöku skipi. Til að tryggja að farið sé yfir öll nauðsynleg atriði við nýliðafræðsluna er bent á nauðsyn þess að styðjast við gátlista. 3) Siglingastofnun Íslands hefur látið dreifa þessum bæklingum í öll íslensk skip. Ætlast er til að útgerðarmenn og skipstjórar sjái til þess að bæklingar þessir séu aðgengilegir áhöfn skipsins og að allir áhafnarmeðlimir kynni sér innihald þeirra. Stofnunin mun kanna það sérstaklega við skipaskoðanir hvort þessir bæklingar séu um borð og hvort þeir séu aðgengilegir áhafnarmeðlimum.	
Verkefni: Sérstakt verkefni ekki nauðsynlegt.	Framkvæmd:	Staða máls: Lokið

Nr. máls: 012/01	Atvikalýsing: Skipverji slasast við að fá klórblöndu í augað um borð í by. Örfirisey RE-4 (sknr. 2170) þann 7. febrúar 2001.	
Tillaga í öryggisátt: Nefndin telur að þörf sé á aukinni fræðslu fyrir sjómenn á umgengni við hættuleg efni.	Afgreiðsla Siglingastofnunar: 1) Siglingastofnun vill hér benda á ábyrgð skipstjóra sem hefur æðsta vald um borð í skipi en honum beri að sjá til þess að skipverjar umgangist ekki hættuleg efni án tilheyrandi ráðstafanna. 2) Í Slysavarnaskóla sjómanna læra sjómenn á þeim ýmsu námskeiðum, sem skólinn býður upp á, meðal annars að umgangast hættuleg efni. 3) Í ljósi þessa máls lagði Siglingastofnun til við verkefnastjórn langtímaáætlunar um öryggismál sjófarenda að framléidd yrði stuttmynd um meðferð og frágang hættulegra efna þar sem áhöfnum skipa verði kennt að umgangast hættuleg efni og hættuleg tæki um borð í skipum. Verkefnastjórnin hefur orðið við þessari beiðni og er stuttmynd um ofangreint efni í lokavinnslu.	
Verkefni: S-012/01-01 Framléidd verði stuttmynd um hættuleg efni um borð í skipum.	Framkvæmd: Langtímaáætlun	Staða máls: Lokið

Nr. máls: 034/01	Atvikalýsing: Skipverji slasast þegar hann fór með handlegg í blökk um borð í Tunu GR-18-69 (ex. Guðmundur VE-029, sknr. 1272) þann 8. mars 2001.	
Tillaga í öryggisátt: Nefndin leggur til að Siglingastofnun Íslands hafi forgöngu um að hávaðamörk á skipum verði í samræmi við það sem reglur kveða á um.	Afgreiðsla Siglingastofnunar: 1) Siglingastofnun telur að hávaði um borð í skipum og áhrif hans á áhafnarmeðlimi sé mjög mikilvægt viðfangsefni og telur að tímabært sé að leggja út í aukna rannsóknarvinnu á þessu sviði. Siglingastofnun mun hafa forgöngu um að rannsókuð verði hávaðamörk um borð í skipum, þ.e. órsök hávaða, áhrif hans á hvíld og svefn skipverja, afkastagetu og slys um borð í skipum. Rannsókn þessi mun fara fram í samvinnu við verkefnastjórn langtímaáætlunar um öryggi sjófarenda. 2) Siglingastofnun mun leggja aukna áherslu á að reglum um hávaðamörk sé ávallt framfylgt og þá með sérstöku átaki er varðar eftirlit og hávaðamælingar.	
Verkefni: R-034/01-01 Rannsóknir á hávaði um borð í skipum og áhrif hans á áhafnarmeðlimi, órsök hávaða, áhrif hans á hvíld og svefn skipverja, afkastagetu og slys um borð í skipum. Í samvinnu við langtímaáætlun um öryggismál sjófarenda.	Framkvæmd: Rannsókn- og þróunarsvið	Staða máls: Lokið

Nr. máls: 035/01	Atvikalýsing: Magnús HF-024 (sknr. 7486) og Leifur RE-220 (sknr. 2010) lenda í árekstri á miðunum þann 18. apríl 2001.	
Tillaga í öryggisátt: Nefndin telur í ljósi þessa atviks, svo og annarra svipaðra, að skipstjórnarmenn skuli ekki sinna öðrum störfum en að stjórna skipi á meðan á siglingu stendur ef þeir eru einir um borð. Sé slík þörf til staðar þarf að lögfesta að ávallt séu tveir menn um borð þannig að annar geti annast siglingu skipsins af öryggi. Sú hættu sem stafar af stjórnlausum bátum, þ.e. þar sem ekki er fullnægjandi varðstaða á siglingu, á hraða allt að 30 sml. er ósættanleg fyrir aðra sem á sjó eru.	Afgreiðsla Siglingastofnunar: 1) Siglingastofnun tekur undir þessa ábendingu enda er það óásættanlegt að smábátar séu á fullri siglingu og það á hraða allt að 30 sjómílur án þess að nokkur stjórnir bátum. 2) Með tilliti til ofangreinds og þeirrar ábyrgðar sem skipstjóri skips ber telur Siglingastofnun ekki nauðsynlegt að fjölga í áhöfn ef hraði skips fer í 30 sjómílur enda er skipstjóra skylt samkvæmt siglingalögum að stjórna skipi sé það á ferð og skiptir þá ekki máli hve hraði skips er mikill.	
Verkefni: Sérstakt verkefni ekki nauðsynlegt.	Framkvæmd:	Staða máls: Lokið

Nr. máls: 036/01	Atvikalýsing: Anton GK-068 (sknr. 1764), leki út af Krisuvíkurbjargi þann 21. apríl 2001.
Tillaga í öryggisátt: 1) Nefndin bendir skipstjórnarmönnum á að hafa það fyrir góða reglu að athuga reglulega allar hurðir og/eða op sem geta að einhverju leyti orðið fyrir ágangi sjávar og þar með ógnað öryggi skips. Þetta á ekki síst við um rými lítið er gengið um. 2) Nefndin bendir á mikilvægi þess að í þurrýmum sé bæði lensi- og eftirlitsbúnaður.	Afgreiðsla Siglingastofnunar: 1) Gert er ráð fyrir að tillögum rannsóknarnefndar sjóslysa í öryggisátt sé fullnægt með gildistöku þeirra reglugerðarbreytinga sem Siglingastofnun hefur lagt til að gerðar verði á reglugerð um öryggi fiskiskipa sem eru 24 metrar að lengd og lengri nr. 26/2000. 2) Siglingastofnun leggur mikla áherslu á að í þurrýmum sé bæði lensi- og eftirlitsbúnaður og mun fylgja strangt eftir að reglum hér um sé framfylgt á ábyrgan hátt.
Verkefni: A-036/01-01 Fylgja eftir að í þurrýmum sé bæði lensi- og eftirlitsbúnaður þar sem við á..	Framkvæmd: Skipaefirlitssvið
	Staða máls: Átaksverkefni

Nr. máls: 037/01	Atvikalýsing: Kló RE-033 (sknr. 7363) strandar á uppfyllingu við Grundarfjarðarhöfn þann 24. apríl 2001
Tillaga í öryggisátt: Nefndin leggur til að Siglingastofnun Íslands taki upp að nýju að tilkynna framkvæmdir í höfnum og á siglingaleiðum í útvarpi þar sem stór hluti minni báta er ekki búinn NAVTEX-búnaði. Nefndin beinir þeim tilmælum til skipstjórnarmanna að hafa ávallt samband við hafnarverði þegar komið er til hafnar.	Afgreiðsla Siglingastofnunar: 1) Siglingastofnun Íslands vill benda á að í því tilfalli sem hér um ræðir hafði ljósbauga verið sett upp við uppfyllingu til leiðbeiningar fyrir sjófarendur sem áttu leið inn í höfnina. Slík ljósbauga er þekkt merki um varúð og aðgæslu við siglingar og að mati stofnunarinnar áhrifameiri en tilkynning í útvarpi. Því telur stofnunin ekki nauðsynlegt að tilkynna um framkvæmdir í höfnum ef ljósbaugan uppfyllir allar leiðbeiningar inn í höfnina. Ljósbaugan er samkvæmt alþjóðlegu merkjakerfi og gefur til kynna hvoru megin við merkið á að sigla. 2) Þegar um er að ræða hættuástand hluta sem eru á reki, leiðarmerki sem ekki virka eða hættuástand sem skyndilega er komið upp þá tilkynnir stofnunin það strax í útvarpi og/eða strandstöðvum Landssímans og varar sjófarendur við. 3) Siglingastofnun tekur undir þau sjónarmið að skipstjórnarmenn hafi ávallt samband við hafnarverði þegar þeir koma til hafnar.
Verkefni: Sérstakt verkefni ekki nauðsynlegt.	Framkvæmd:
	Staða máls: Lokið

Nr. máls: 045/01	Atvikalýsing: Skipverji slasast um borð í Breiðfjarðarferjunni Baldri (sknr. 2044) þegar hann fær fosfórsýru (ryðhreinsi) í andlitíð þann 19. maí 2001.
Tillaga í öryggisátt: Nefndin beinir því til útgerðaraðila og áhafna að setja reglur um meðferð hættulegra efna um borð í skipum sínum. Þá á það að vera ófrávikjanleg regla að skipverjar klæðist viðeigandi hlífðarfatnaði og hlífðargleraugum þegar unnið er með hættuleg efni.	Afgreiðsla Siglingastofnunar: 1) Eins og fram kemur í afgreiðslu Siglingastofnunar Íslands á skýrslu rannsóknarnefndar sjóslysa nr. 012/01, en skýrslan fjallar um er skipverji um borð í Orfirisey slasast við að fá klórblöndu í auga, er rétt að benda einnig hér á að í Slysavarnaskóla sjómanna læra menn á ýmsum námskeiðum að umgangast hættuleg efni og verkefnastjórn um langtímaáætlun í öryggismálum sjófarenda hefur gefið út bækling um ofangreint. 2) Að öðru leyti vill Siglingastofnun Íslands vísa í afgreiðslu stofnunarinnar hér að framan á skýrslu rannsóknarnefndar sjóslysa nr. 012/01.
Verkefni: Sérstakt verkefni ekki nauðsynlegt.	Framkvæmd:
	Staða máls: Lokið

Nr. máls: 051/01	Atvikalýsing: Fjarki ÍS-444 (sknr. 6797) sekkur í röðri út af Kópnum þann 8. júní 2001.
Tillaga í öryggisátt: Nefndin leggur til að breytingar verði gerðar á reglum um smábáta þannig að Siglingastofnun Íslands verði gert skylt að gefa út skriflegar upplýsingar um leyfilega hleðslu hvers einstaks opins báts sem fellur undir ákvæði reglna um smíði og búnað skipa undir 15 metrum að lengd. Slíkum upplýsingum verði komið fyrir á áberandi stað í viðkomandi bát.	Afgreiðsla Siglingastofnunar: 1) Siglingastofnun Íslands leggur til að sett verði plata á áberandi stað á hvora hlið stýrishúss smábáta þar sem leyfileg hleðsla bátsins verði greinilega og læsilega inngráfin í plötuna. Ákvæði um slíkt verði komið fyrir reglum um smíði og búnað vinnubáta með mestu lengd allt að 15 metrum nr. 592/1994 með síðari breytingum. Í kafla V-2 um skilgreiningar og ták myndi bætast við 4. gr. um þyngdir svohljóðandi nýr málsliður: "4.5. Á áberandi stað sitthvoru megin á stýrishúsi fiskibátsins skal vera plata þar sem leyfileg hámarkshleðsla er tilgreind og inngráfin í plötuna. Siglingastofnun skal gefa út sérstakt hleðsluskirteini fyrir fiskibátinn þar sem einnig kemur fram leyfilega hámarkshleðsla og skal afrit af skirteininu varðveitt um borð í bátinum." 2) Siglingastofnun Íslands hefur tekið málið upp við verkefnastjórn langtímaáætlunar í öryggismálum sjófarenda um gerð sérstaks bækling og stuttmyndar um öryggismál smábáta þar sem hætta af ofhleðslu og of litlu friðborði smábáta verði sérstaklega tekin fyrir. Verkefnastjórnin leggur mikla áherslu á að bæði upplýsingar og áróður til smábátasjómanna um ofhleðslu verði markviss og áberandi. 3) Siglingastofnun mun setja af stað rannsóknarverkefni sem fjalla mun um hleðslu og ofhleðslu smábáta þar sem sérstaklega verður tekið tillit til hleðslu út frá mælanlegri burðargetu, stöðugleika og ölduáhrifa sem takmörkun á leyfilega hámarkshleðslu.
Verkefni: L-051/01-01 Breyting á kafla V-2 í reglum um smíði og búnað vinnubáta með mestu lengd allt að 15 metrum nr. 592/1994 með síðari breytingum. Ákvæði um að sett verði plata á áberandi stað á hvora hlið stýrishúss smábáta þar sem leyfileg hleðsla bátsins verði greinilega og læsilega inngráfin í plötuna.	Framkvæmd: Stjórnsýslusvið
Verkefni: S-051/01-02 Gerður verði bæklingur og stuttmynd um öryggismál smábáta þar sem hætta af ofhleðslu og of litlu friðborði smábáta verði sérstaklega tekin fyrir.	Framkvæmd: Samgönguáætlun
Verkefni: R-051/01-03 Rannsóknarverkefni um hleðslu og ofhleðslu smábáta þar sem sérstaklega verður tekið tillit til hleðslu út frá mælanlegri burðargetu, stöðugleika og ölduáhrifa sem takmörkun á leyfilega hámarkshleðslu.	Framkvæmd: Rannsókn- og þróunarsvið
	Staða máls: Lokið
	Staða máls: Lokið
	Staða máls: Í vinnslu

Nr. máls: 057/01	Atvikalýsing: Skipverji slasast þegar hann fellur í stíga um borð í Frey GK-157 (sknr. 11) þann 2. júní 2001.	
Tillaga í öryggisátt: Í lokaskýrslu Rannsóknarnefndar sjóslysa er gerð eftirfarandi tillaga í öryggisátt: Nefndin vill beina því til Siglingastofnunar að gert sé sérstakt átak í skoðun á stigum um borð í skipum í þeim tilgangi að koma í veg fyrir að illa bunir stigar séu slysgildrur fyrir skipverja.	Afgreiðsla Siglingastofnunar: 1) Í dag er eftirlit og skoðun stiga um borð í skipum hluti af búnaðarskoðun skipa þannig að stigar eru skoðaðir árlega. 2) Siglingastofnun mun fylgja tillögum rannsóknarnefndar sjóslysa í öryggisátt með því að leggja sérstaka áherslu á skoðun á stigum um borð í skipum við árlegar skoðanir á öryggisbúnað. 3) Jafnframt vill stofnunin benda á að í tengslum við langtímaáætlun í öryggismálum sjófarenda 2001 til 2003 hefur verið gerður fræðslubæklingur um fallhættu um borð í skipum og 5 mínútna fræðslumynd um sama efni. Þessu fræðslu efni verður dreift um borð í öll skip.	
Verkefni: A-057/01-01 Áhersla á skoðun stiga um borð í skipum við árlegar búnaðarskoðanir.	Framkvæmd: Skipæftirlitssvið	Staða máls: Átaksverkefni
Verkefni: S-057/01-02 Gerð fræðslubæklings og stuttmyndar um fallhættu um borð í skipum.	Framkvæmd: Langtímaáætlun	Staða máls: Lokið

Nr. máls: 065/01	Atvikalýsing: Una í Garði GK-100 (sknr. 1207) ferst við rækjuveiðar í Skagafjarðardýpi þann 17. júlí 2001. Tveir skipverjar farast en fjórir þjargast.	
Tillaga í öryggisátt: Nefndin leggur til að sjóslys þetta og rannsókn á orsökum þess gefi sérstakt tilefni til eftirfarandi tillagna í öryggisátt: 1) Nefndin bendir á mikilvægi þess að vatnsþétt hölfun sé ávallt í lagi og vatnsþétt lokun tryggð í rekstri skipa. 2) Nefndin bendir á mikilvægi þess að sett séu upp viðvörðunarmerki við vatnsþéttar hurðir sem undirstrika þýðingu þess að þær séu ávallt hafðar lokaðar til sjós nema þegar brýna nauðsyn beri til og þá gætt fyllstu varúðar. 3) Nefndin bendir á nauðsyn þess að fylgt sé strangt eftir að samþykkt fyrirkomulagstekning öryggisbúnaðar sé um borð eins og reglur mæla fyrir um. 4) Nefndin bendir á að eftir að breytingar hafi farið fram á skipum skuli haffærisskirteini ekki gefið út fyrr en samþykkt stöðugleikagögn liggja fyrir enda eru þau hluti af skipsskjólum sem skipstjórnarmenn eigi að kynna sér. 5) Nefndin hvetur til enn frekari átaks í fræðslu um stöðugleika skipa þar sem rík áhersla verði m.a. lögð á grundvallaratriði eins og að útreiknuð stöðugleikaatvik byggja á vatnsþétttri lokun skipa. 6) Nefndin bendir á mikilvægi þess að neyðarmerkjakerfi (neyðarbjalla) sé virkt í skipum og að skipverjar fái þjálfun í að bregðast við því. 7) Nefndin vill ítreka fyrri ábendingar um að Siglingastofnun Íslands fylgi því eftir að björgunaræfingar séu haldnar í samræmi við reglugerðir og að ekki verði gefin út haffæri fyrr en úr því hafi verið bætt. 8) Nefndin bendir á að fylgt sé reglum um vistarverur áhafna fiskiskipa um að fullnægjandi loftræsting geti átt sér stað við öll skilyrði."	Afgreiðsla Siglingastofnunar: 1) Siglingastofnun Íslands telur nauðsynlegt að rannsakað verði til hlitar hvernig loftræstingu um borð í íslenskum fiskiskipum er háttáð, hvernig niðurráðgjafi þessara skipa er fyrir komið og hvaða ráðstafanir beri að gera til að tryggja vatnsþéttleika skipa. Stofnunin mun setja af stað vinnuhóp innan stofnunarinnar þar sem sérstaklega verður farið yfir niðurráðgjafi skipa, loftskipti milli rýma, lekastöðugleika og ef til vill nýjar forsendur sem kalla á nýjar reglur um hönnun og smíði. Verkefnið yrði kaflaskipt á eftirfarandi hátt: 1. Upplýsingaöflun. 2. Tæknilegar forsendur. 3. Vatnsþétt niðurráðgjafi skipa. 4. Loftræsting og loftskipti milli lokaðra rýma skipa. 5. Stöðugleiki skipa í löskuðu ástandi – lekastöðugleiki. 6. Hönnunarforsendur á lokunarbúnaði opa á vatnsþéttum þiljum. 7. Niðurstæða. Reikna má með að niðurstöður verkefnisins liggja fyrir á seinni hluta næsta árs. Að verkinu munu koma starfsmenn Siglingastofnunar og sérfræðingar sem stofnunin kallar til. 2) Í samstarfi við verkefnastjórnun langtímaáætlunar í öryggismálum sjófarenda hefur Siglingastofnun Íslands unnið að gerð bæklings um "Æfingar um borð í skipum". Í bæklings þessum eru skýrðar kröfur um að halda beri mánaðarlega æfingar um borð í fiskiskipum stærri en 15 metrar. Að öðru leyti fjallar bæklings þessi um tilgang og tíðni æfinga, undirstöðu og undirbúning æfinga svo og áætlun og framkvæmd æfinga. Bæklingi þessum hefur verið dreift um borð í öll íslensk skip. Jafnframt hefur gálisti sem fjallar um æfingaáætlun verið dreift með bæklingsnum.	
Verkefni: R-065/01-01 Rannsóknarverkefni vatnsþéttu niðurráðgjafi skipa og loftræstingu um borð í fiskiskipum.	Framkvæmd: Rannsókn- og þróunarsvið	Staða máls: Lokið
Verkefni: S-065/01-02 Gerður verði sérstakur bæklings um æfingar um borð í skipum ásamt gátlista.	Framkvæmd: Langtímaáætlun	Staða máls: Lokið

Nr. máls: 091/01	Atvikalýsing: Skipverji fær háþrýstibunu í auga um borð í Venusi HF-519 (sknr. 1308) þann 10 október 2001.	
Tillaga í öryggisátt: Nefndin leggur til stjórnendur geri leiðbeinandi vinnureglur um umgengni og notkun hættulegra tækja.	Afgreiðsla Siglingastofnunar: 1) Eins og fram kemur í afgreiðslu Siglingastofnunar á skýrslu rannsóknarnefndar sjóslysa nr. 012/01, en skýrslan fjallar um er skipverji um borð í Örfirisey slasast við að fá klórblöndu í auga og skýrslu rannsóknarnefndar sjóslysa nr. 045/01 er skipverji slasast um borð í Breiðfjarðarferjunni Baldri þegar hann fékk fosfórsýru í andlit, er rétt að benda einnig hér á að í Slysavarnaskóla sjómanna læra menn á ýmsum námskeiðum að umgangast hættuleg efni og notkun hættulegra tækja og verkefnastjórn um langtímaáætlun í öryggismálum sjófarenda hefur gefið út bæklings um ofangreint. 2) Að öðru leyti vill Siglingastofnun Íslands vísa í afgreiðslu stofnunarinnar hér að framan á skýrslu rannsóknarnefndar sjóslysa nr. 012/01 og nr. 045/01.	
Verkefni: Sérstakt verkefni ekki nauðsynlegt.	Framkvæmd:	Staða máls: Lokið

Nr. máls: 097/01	Atvikalýsing: M.b. Núpur BA-069 (sknr. 1591) verður vélarvana og rekur á land í Patreksfirði þann 10. nóvember 2001.		
Tillaga í öryggisátt: 1) Nefndin hvetur þær útgerðir sem nota rafeindastýrðan búnað við vélar að tryggja að vélstjórar eða vélaverðir fái fullnægjandi kennslu í notkun búnaðarins. Þá telur nefndin nauðsyn á að umboðsaðilar slíks búnaðar bjóði upp á námskeið í stjórnun og eftirliti á slíkum búnaði. 2) Nefndin bendir á að akkerisbúnaður skipa eigi ávallt að vera tilbúinn til tafarlausa nota enda er hér um að ræða öryggisbúnað sem mikilvægur er ef skip verður vélavana."		Afgreiðsla Siglingastofnunar: 1) Til úrbóta þá hefur Siglingastofnun haldið fundi með þeim umboðsaðilum sem flytja inn aðalvélar í skip þar sem umfangsmikill rafeindastýrður búnaður er hluti af vélbúnaðinum. Einnig hefur stofnunin haldið fundi með fulltrúum frá Vélaskóla Íslands þar sem tekið var fyrir það námsefni sem vélstjórnarnemum er boðið upp á er varðar rafeindastýrðan vélbúnað og hefur Vélaskólinn upplýst að nemendur fái fullnægjandi kennslu í notkun rafeindastýrðs búnaðar aðalvéla skipa. 2) Umboðsaðilar þessara véla hafa boðið upp á námskeið fyrir vélstjórnarmenn skipa þar sem slíkur búnaður er eða verður um borð. Námskeið þessi eru þannig uppbyggð að vélstjórnarmenn verða færir um að stjórna vélum og vélbúnaði þar sem flókin rafeindastýrður búnaður er hluti af aðalvélabúnaðinum. Tveir starfsmenn Siglingastofnunar hafa sótt þessi námskeið. 3) Siglingastofnun mun setja af stað rannsóknarverkefni um loftflæði til aðalvéla skipa. Þar munu verða kannaðar tæknilegar forsendur á rafeindastýrðum gangráði aðalvéla, eldsneytissium ásamt staðsetningu loftinntaka.	
Verkefni: Sjá verkefni R-107/01-01.		Framkvæmd:	Staða máls: Lokið

Nr. máls: 098/01	Atvikalýsing: Bilun verður í kúplingu um borð í Örfirisey RE-4 (sknr. 2170) og skipið verður stjórnlaust þann 10. nóvember 2001.		
Tillaga í öryggisátt: 1. Nefndin leggur til að björgunarskip eins og varðskip verði búnin áttaks dráttarspili enda sé það óumdeilanlega besti kosturinn við aðstæður sem þessar. 2. Nefndin leggur til að athugasemdir vegna tildráttartógs verði skoðaðar sérstaklega og það prófað á faglegum grunni og metið hvort um heppilega tegund sé að ræða. 3. Nefndin leggur til að áttak verði gert í að hvetja skipstjórnendur að sinna þeirri fræðsluskyldu sem á þeim hvílir gagnvart áhöfn um notkun og meðferð björgunartækja skipa, þar með taldar línubýssur, samhliða lögboðnum, reglubundnum björgunaræfingum.		Afgreiðsla Siglingastofnunar: 1) Siglingastofnun kom athugasemdum rannsóknarnefndar sjóslysa á framfæri við Landhelgisgæslu Íslands með bréfi dags. 14.04.2003 en nefndin leggur til að björgunarskip eins og varðskip skulu búnin áttaks-dráttarspili. Landhelgisgæslan lýsir í bréfi til Siglingastofnunar, dags. 28.04.2003, sig sammála þessum tillögum en vegna kostnaðar og forgangs annarra öryggisatriða hefur ekki enn verið ráðist í að útbúa skipin slíkum búnaði. 2) Siglingastofnun mun fara yfir þær reglur sem flokkunarfélagin hafa sett sér gagnvart dráttartaugum og þá með tilliti til þess hvaða dráttartaugar henti best við þær aðstæður sem geta komið upp hér við land og þá með tilliti til þeirra efna sem dráttartaugin er gerð úr. 3) Nýverið kom út á vegum langtímaáætlunar í öryggismálum sjófarenda myndband um meðferð línubýssa. Myndband þetta sýnir hvernig á að meðhöndla línubýssur, gerð þeirra, frágang og notkun. Einnig hefur komið út á vegum langtímaáætlunar í öryggismálum sjófarenda bæklingur um æfingar um borð í skipum. Bæði myndbandinu og bæklingnum hefur verið dreift til þeirra aðila er málið varða.	
Verkefni: Sérstakt verkefni ekki nauðsynlegt.		Framkvæmd:	Staða máls: Lokið

Nr. máls: 105/01	Atvikalýsing: Ófeigur II VE-324 (sknr. 2030) sekkur á togveiðum suður af Vík í Mýrdal, einn skipverja ferst en átta bjargast þann 5. desember 2001.		
Tillaga í öryggisátt: 1. Nefndin bendir á mikilvægi þess að vatnspétt hólfun skipa sé ávallt í lagi og vatnspétt lokun tryggð öllum stundum. 2. Nefndin bendir á mikilvægi þess að sett séu upp viðvörðunarkerfi við vatnspéttar hurðir sem undirstrikar þyðingu þess að þær séu hafðar tryggilega lokaðar meðan skip er laust nema brýna nauðsyn beri til og þá gætt fyllstu varúðar. 3. Nefndin telur það verulegan ágalla í fyrirkomulagi að enginn aðskilnaður sé frá aðalstigagangi sem tengir veður- og millifar saman, og sjálfu vélarúminu. 4. Nefndin bendir á mikilvægi þess að fylgt sé strangt eftir að samþykkt öryggisplan sé um borð eins og reglur mæla fyrir. 5. Nefndin hvetur til áttaks í fræðslu um stöðugleika þar sem undirstrikað er m.a. það grundvallaratriði að útreiknuð stöðuleikatilvik byggja á vatnspéttri lokun. 6. Nefndin itrekar mikilvægi þess að björgunaræfingar séu haldnar. 7. Nefndin bendir á mikilvægi þess að nema búnaður fyrir vindustjórnun sé ekki á stöðum þar sem hætta sé á vatnsaga.		Afgreiðsla Siglingastofnunar: 1) Eins og fram kemur í afgreiðslu Siglingastofnunar vegna skýrslu rannsóknarnefndar sjóslysa nr. 065/01 lagði stofnunin til að nauðsynlegt yrði að rannsaka til hlítar hvernig niðurráðslu slíkra skipa er fyrir komið og hvaða ráðstafanir beri að gera til að tryggja vatnspéttleika skipa. Stofnunin hefur sett af stað vinnuhóp þar sem sérstaklega verður farið yfir niðurráðslu skipa, loftskipti milli rýma, lekastöðugleika og ef til vill nýjar forsendur sem kalla á nýjar reglur um hönnun og smíð. 2) Í nýjum reglum um stöðugleika og öryggi fiskiskipa er m.a. kveðið á um að komið verði fyrir hentugum viðvörðunarbúnaði sem gefur viðvörðun á heyrnlegan og sýnilegan hátt í stýrishúsi skipa. 3) Að öðru leyti visar Siglingastofnun í niðurstöður er fylgja afgreiðslu stofnunarinnar í lokaskýrslu rannsóknarnefndar sjóslysa, nr. 065/01, er Una í Garði forst.	
Verkefni: S-105/01-01 Endurútgáfa stöðugleikabæklings .		Framkvæmd: Langtímaáætlun	Staða máls: Lokið
Verkefni: S-105/01-02 Gerð fræðslumyndbands um stöðugleika skipa .		Framkvæmd: Langtímaáætlun	Staða máls: Lokið

Nr. máls: 107/01	Atvikalýsing: M.b. Svanborg SH-404 (sknr. 2344) verður vélavana og ferst við svörtuloft, þrjú menn farast og einn bjargast, þann 7. desember 2001.	
Tillaga í öryggisátt: 1. Nefndin leggur til að hugað verði að staðsetningu loftinntaka og minnr á að til eru loftsiur með gildirur fyrir vökva. 2. Nefndin itrekar þær ályktanir sem gerðar hafa verið um að útgerðar- og/eða skipstjórnarmenn fari eftir þeim viðvörðunum sem koma í veðurspám. 3. Nefndin bendir á að við rannsókn þessa máls og hlöðstæðra mála hefur komið í ljós að í mörgum tilfellum eru skip með of litlar eldsneytissur miðað við oliufæði að vélum.	Afgreiðsla Siglingastofnunar: 1) Vegna þeirra tillagna sem hér fyrir liggja í öryggisátt mun Siglingastofnun Íslands setja upp vinnuhóp innan stofnunarinnar sem mun fara yfir tæknilegar forsendur á rafeindastýrðum gangráði, loftinntökum og eldsneytissium í aðalvélum skipa af þeirri gerð sem var um borð í Svanborgu SH-404. Kannað verður hvort slíkur búnaður geti skaðað öryggi skips og áhafnar. Gert er ráð fyrir að niðurstöður þessa vinnuhóps liggja fyrir eigi síðar en um mitt ár 2004 en hlutaniðurstöður geti legið fyrir lok þessa árs. 2) Þess skal einnig getið að það er mat umboðsaðila aðalvélar skipsins að skvettur og gusur að loftsiur eigi ekki að geta stíflað loftsiur með þeim afleiðingum að aðalvélin stöðvist. Ef magnið af sjó sem flæðir inn um loftinntök er umtalsvert þá er engu að síður ekki hægt að útiloka að aðalvél geti stöðvast.	
Verkefni: R-107/01-01 Rannsóknarverkefni um loftflæði til aðalvéla skipa þar sem kannaðar verði tæknilegar forsendur á rafeindastýrðum gangráði aðalvéla, eldsneytissium ásamt staðsetningu loftinntaka.	Framkvæmd: Rannsókn- og þróunarsvið	Staða máls: Í vinnslu
Verkefni: L-107/01-02 Kanna hvort setja skuli reglur um umbúðir utan um björgunarbúninga.	Framkvæmd: Stjórnsýslusvið	Staða máls: Lokið
Verkefni: L-107/01-03 Nýjar reglur með auknum kröfum um akkerisbúnað skipa.	Framkvæmd: Stjórnsýslusvið	Staða máls: Lokið
Verkefni: A-107/01-04 Við skoðun og eftirlit með akkerisbúnaði verði akkerin látin falla.	Framkvæmd: Skipaefirtiltssvið	Staða máls: Átaksverkefni

Nr. máls: 112/01	Atvikalýsing: Skipverji fellur fyrir borð um borð í Kaldbak EA-1 (sknr. 1395) þann 11. desember 2001.	
Tillaga í öryggisátt: Nefndin leggur til að allir sjómenn sem sinna störfum þar sem þeir eiga á hættu að falla fyrir borð gangi ávallt í einhverju sem haldi þeim á floti falli þeir fyrir borð og hafi á sér búnað sem þeir geti vakið athygli á sér með. Nefndin bendir á nauðsyn þess að til sé ferilskráning einstakra verkþátta um borð í skipum sem farið er vel yfir áður en menn ganga til einstakra starfa þannig að hlutverkaskipting sé ljós.	Afgreiðsla Siglingastofnunar: 1) Eins og fram kemur í tillögum Siglingastofnunar um breytingu á reglugerð um öryggi fiskiskipa sem eru 24 metrar að lengd og lengri, nr. 26/2000 er gert ráð fyrir því í VI. kafla um búnað og ráðstafanir til verndar áhöfninni að hlífðarfatnaður skipverja, sem vinna á þilfari, skuli geta haldið mannum uppi ef honum skolar fyrir borð og að notuð sé flik með floti eða sjálfupplásanlegt björgunarvesti til þess. 2) Í reglugerð um lágmarkskröfur er varða öryggi, hollustuhætti og heilsu við vinnu um borð í fiskiskipum nr. 785/1998 og reglugerð um ráðstafanir er stuðla að bættu öryggi og heilsu starfsmanna um borð í skipum nr. 786/1998 er fjallað um skipulag vinnu og þjálfun skipverja. Ekki er þar tekið beint á ferilskráningu einstakra verkþátta um borð í skipum en vitað er að ýmis fyrirtæki bjóða útgerðum gæðastjórnunarkerfi þar sem ferilskráning verkþátta er nákvæmlega skilgreind en slík kerfi eru ekki skylda um borð í skipum í dag jafnvel þó sumar útgerðir nýti sér þessa þjónustu.	
Verkefni: Sérstakt verkefni ekki nauðsynlegt.	Framkvæmd:	Staða máls: Lokið

Nýtt merki og heimilisfang RNSA

www.rnsa.is



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

Enskt heiti nefndarinnar er: **Icelandic Transportation Safety Board (ITSB)**