

RNSA



Rannsóknarnefnd samgönguslysa

YFIRLIT ÁRSINS 2023

SJÓATVIK

YFIRLIT ÁRSINS 2023



SJÓATVIK

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

www.RNSA.is

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

Markmið laganna er að fækka slysum og auka öryggi í samgöngum með því að efla og bæta slysarannsóknir. Rannsóknir samkvæmt lögnum skulu eingöngu miða að því að leiða í ljós orsakir samgönguslysa og samgönguátvika, en ekki að skipta sök eða ábyrgð með það að markmiði að draga úr hættu á sams konar slysum og atvikum og afleiðingum sambærilegra slysa, sbr. 1. gr. laganna.

Efnisyfirlit

NEFNDARMENN OG STARFSMENN	4
YFIRLIT ÁRSINS 2023.....	4
Rannsókuð atvik 2013 - 2023	5
BANASLYS	7
SLYS Á FÓLKI	7
Aðgerð skips við slys á fólki	7
Tegund slysa á fólki	8
SKIP – TEGUND ATVIKA	8
Skip sökkva	8
Skip stranda / taka niðri	8
Árekstur skipa / ásiglingar	9
Eldur um borð.....	9
Leki	9
Skip vélarvana.....	9
Gátlisti fyrir minni fiskiskip	9
Tillögur í öryggisátt.....	10
Nefndarálit og sérstakar ábendingar.....	11
Tilkynnt slys á sjómönnum til Sjúkratrygginga Íslands (SÍ) 2023	12
Erlent starf.....	14
The European Maritime Safety Agency (EMSA)	14
PCF12 fundur EMSA	14
MAIIF – Alþjóðasamtök	14
EMAIF - Evrópusamtök	14
The European Marine Casualty Information Platform (EMCIP)	15
Skráning Íslands í EMCIP.....	15
Atvik Sjómenn.....	19
SKRÁÐ ATVIK HJÁ RNSA ÁRIÐ 2022	15

NEFNDARMENN OG STARFSMENN

Rannsóknarnefnd samgönguslysa (RNSA) er skipuð af samgönguráðherra.

Í júní var ný nefnd skipuð af ráðherra til fimm ára. Guðmundur Freyr Úlfarsson var skipaður formaður aðrir nefndarmenn sem starfa á sjósviði eru Hilmar Snorrason, Pálmi K Jónsson, Hjörtur Emilsson og Jón Finnbjörnsson.

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

Starfsfólk í fullu starfi hjá RNSA sjóatvik voru, Jón Pétursson rannsóknarstjóri og Óli Fjalar Böðvarsson rannsakandi sem hóf störf í apríl á þessu ári.



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

YFIRLIT ÁRSINS 2023

Alls voru 38 skráð atvik rannsökuð en voru 67 árið á undan. Árið 2021 voru þau 83 og 93 árið 2020. Nýjar áherslur á skráningum á vélarvana skipum og slysum á fólki frá árinu 2019 til sérstakra rannsókna skýrir þessa þróun að hluta auk þess sem mun færri tilkynningar frá Sjúkratryggingum Íslands bárust RNSA árið 2023. Þess ber þó að geta að nokkur stór mál voru tekin til rannsókna árið 2023.

Eitt mál var unnið í samstarfi við fánaríki viðkomandi skips en í öðrum málum tók RNSA ákvörðun um að rannsaka mál samkvæmt alþjóðlegum samningum, sem strandríki, þar sem fánaríkin kusu að rannsaka málin ekki. Nokkur mál voru tekin til frumrannsókna en rannsókn hætt þar sem litlar eða engar líkur voru á að rannsókn skilaði niðurstöðu.

Á árinu voru samtals sjö nefndarfundir haldnir og á tveimur fundum notaðist hluti nefndarmanna við fjarfundabúnað.

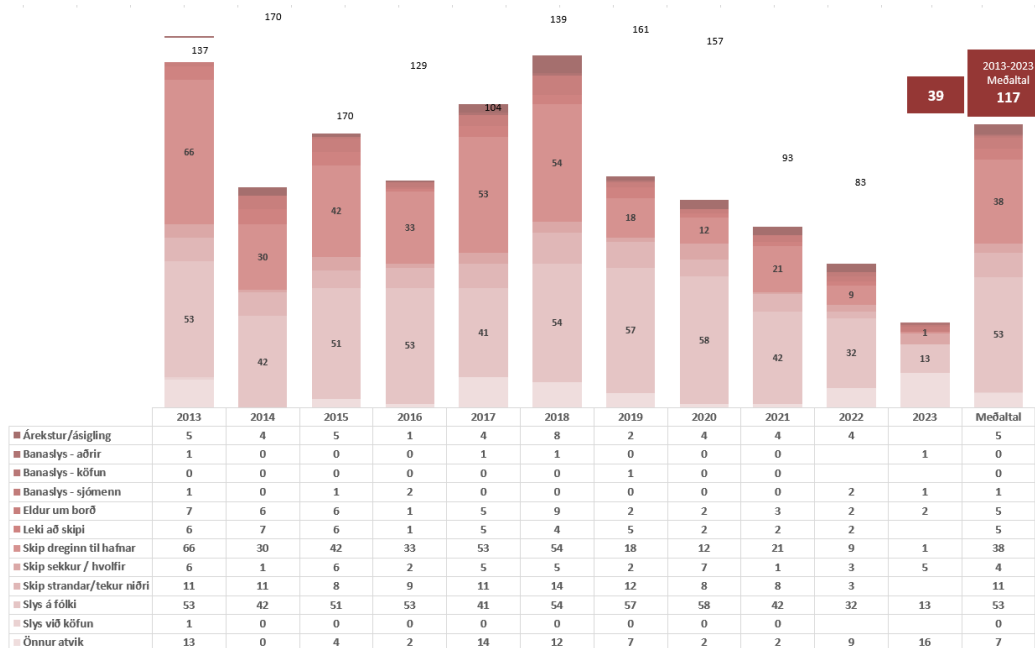
Alls voru afgreiddar hjá sjósviði 41 lokaskýrsla. Lokaskýrslur með nefndaráliti voru 22 þar af voru 5 skýrslur að auki með sérstökum ábendingum. 18 skýrslur voru lokaafgreiddar án sérstaks nefndarálits en nokkrar með sérstökum ábendingum.

Nefndin gerði þrjár tillögur í öryggisátt í jafnmörgum málum sem afgreidd voru. (Sjá samantekt á bls. 10-12)

Í árslok átti nefndin eftir að taka fyrir 22 mál og 6 mál voru ekki lokaafgreidd en voru hjá aðilum þeirra sem drög til umsagnar.

Rannsökuð atvik RNSA 2013 - 2023

Á töflunni má sjá grófa flokkun á eðli mála í samanburði við 10 ár á undan þ.e.a.s. frá árinu 2013 til 2023 og meðaltal skráðra málaflokka þess tímabils.



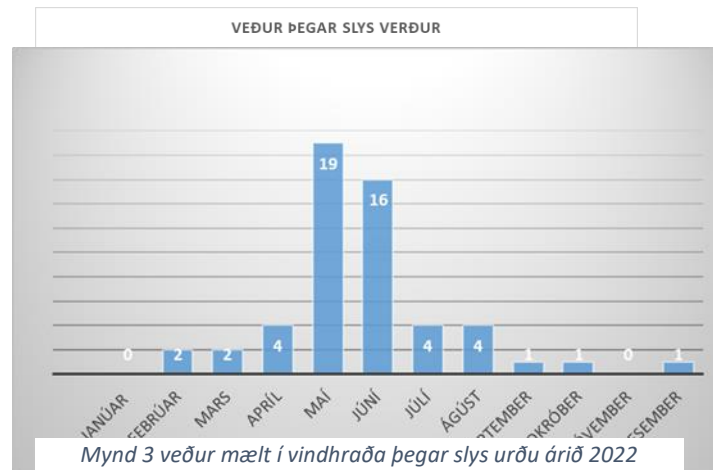
Mynd 1 Tafla með grófri flokkun á rannsökuðum atvikum.

Eins og fram kemur í töflunni á mynd 1 þá fækkar rannsökuðum atvikum hjá RNSA á milli árunna 2023-2023 um 54% og er um 70% undir meðaltali árunna 2013 – 2023. Flestir málaflokkar eru undir meðaltali árunna á undan. Stærsta einstaka skýringin er að tilkynntum slysum á sjómönnum til Sjúkratrygginga Íslands hefur fækkað. Tilkynningar í gegnum *Atvik Sjómenn* voru 38 árið 2023 og af þeim voru tvö tekin til rannsóknar.

Rannsóknir er lúta að vélarvana skipum undir 15 metrum hefur fækkað og var eitt slíkt tilvik rannsakað.

Tafla hér að neðan yfir tilkynnta vélarvana báta undir 15 metrum, skipt niður eftir mánuðum, sýnir þann árstíma þar sem mest er um að bátar verði vélarvana. RNSA er meðvituð um að ekki eru öll tilfelli tilkynnt. Þrátt fyrir að ekki séu öll tilfelli rannsökuð segir það ekki til um alvarleika þess að bátarnir urðu vélarvana úti á sjó. Breyttar áherslur eru nú hjá RNSA við að velja mál til rannsóknar og er að mestu hætt að taka til rannsóknar atvik er bátar undir 15 metrum verða vélarvana.

Þegar skoðar eru veðuraðstæður þegar slys verður sést að flest slys verða þegar veður er gott. Myndin hér að neðan er frá árinu 2022 en vegna færri tilkynninga um slys á fólki er ekki hægt að birta áreiðanleg gögn fyrir árið 2023.



Tilkynningar um vélarvana bát undir 15 metrum skipt niður á mánuði 2023



BANASLYS

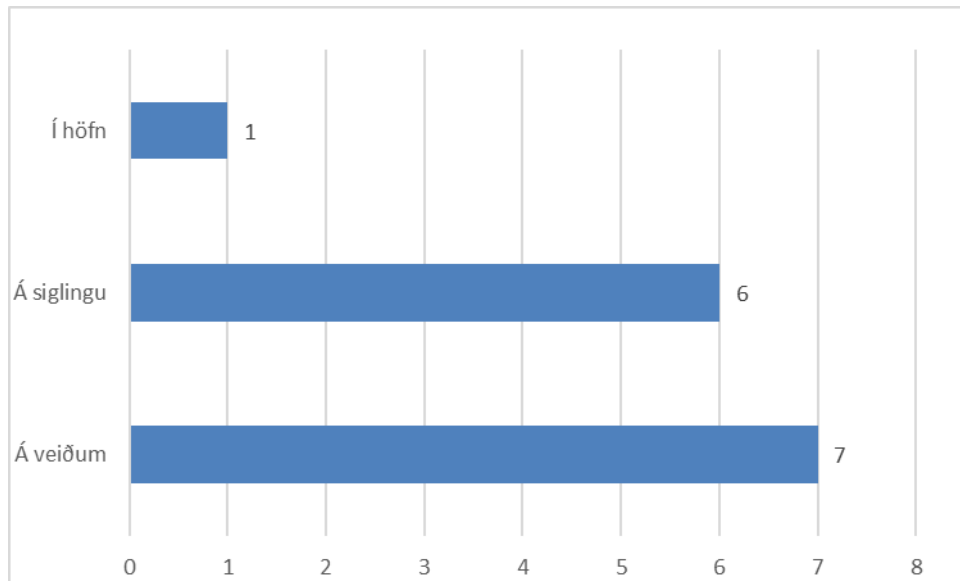
Tvö banaslys urðu á sjó á árinu sem er fjölgun um eitt fá fyrra ári. Engin banaslys urðu fimm árin þar á undan.

SLYS Á FÓLKI

Skráð slys á fólki (eingöngu slys) sem tekin voru til rannsóknar hjá RNSA á árinu voru 14.

Aðgerð skips við slys á fólki

Á súluritinu hér að neðan sést við hvaða aðstæður rannsökuð slys á fólki urðu.



Aðgerðir skipa við slys á fólki

Tegund slysa á fólki

Samkvæmt grófri samantekt voru algengustu slysin við vindur og hífingar. Önnur algeng slys voru fallslys. Nokkuð var um slys í farþegasiglingum.

SKIP – TEGUND ATVIKA tilkynnt atvik

54 atvik voru tilkynnt beint til RNSA en ekki rannsökuð. Meirihluti þeirra mála voru smávægileg atvik og hluti þeirra varðaði Íslenska sjómenn sem starfa á skipum undir erlendum fána. Að samanlögðu fékk RNSA 121 tilkynningu og tók 39 af þeim til frekari rannsóknar að lokinni frumrannsókn.

SKIP – TEGUND ATVIKA (rannsökuð atvik 2023)

Skip sökka

Eitt sjófar sökk á árinu. Um var að ræða óskráðan skemmtibát en í því slysi drukknaði skipverji.

Skip stranda / taka niðri

Þrjú atvik voru tekin til rannsóknar þegar skip strönduðu. Eitt strandaði í höfn, eitt á Húnaflóa og farþegabátur strandaði við Hornbjargsvita.

Árekstur skipa / ásiglingar

Engar ásiglingar voru teknar til rannsóknar..

Eldur um borð

Tvö skip brunnu í höfn í öðru tilfallinu lést skipverji og tveir voru fluttir á sjúkrahús með brunasár. Í hinu tilfallinu þá var eldur slökktur um borð.

Leki

Ekkert lekaatvik var skráð eða tekið til rannsóknar sem er talsvert undir meðaltali árána 2012-2022 en þá voru þau fimm á ári.

Skip vélarvana

Eitt atvik var skráð og tekið til rannsóknar vegna vélarvana skips lengri en 15 metrar. 53 tilkynningar bárust um vélarvana báta undir 15 metrum sem er fækkun frá árinu 2022 en þá voru 69 tilkynningar og 79 árið 2021. Hér er því um fækkun að ræða. Rétt er að benda á að það er alltaf alvarlegt þegar bátar verða vélarvana á sjó.

Sjóatvik

RNSA tók til rannsóknar nokkur sjóatvik á árinu. Þrjú þeirra varðaði erlend skemmtiferðaskip og tvö þeirra varðaða árekstrarhættu milli skipa og minni báta.

Atvik-sjómenn

Atvik sjómenn er atvikaskráningakerfi ætlað sjómönnum og útgerðum. RNSA bárust 38 tilkynningar í geng um kerfið. Af þeim voru tvö teknin til rannsóknar. Rétt er að benda á að eftir er að fínþússa atvikaskráningrkerfið og verður ársyfirlitið uppfært um leið og það hefur verið gert.

Gátlisti fyrir minni fiskiskip

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

RNSA hvetur sjófarendur til að tileinka sér þennan gátlista.

1

GÁTLISTI FYRIR STRANDVEIÐAR



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

BÚNAÐUR BÁTSINS

- Athugið hvort gróður hafi myndast í tönkum en það getur orsakað stíflu í olíukerfum og síum (Gerist stundum eftir langt stopp).
- Hreinsað eldsneytisolíukeyri, olíugeyma, lagfir og síur sérstaklega vel eftir langa legu báts.
- Athugið hvort olíumælur sýni rétt eldsneytisnám. Verið viss um að hægt sé að mæla/pæla (handvirk) magn eldsneytis ef mælir er bilaður.
- Athugið ástand rafgeyma. Ef vafi er á ástandi þeirra skuluð þið biðja skoðunarmenn um að álagsprófa geymana.
- Athugið hvort lensidalur og lagfir frá þeim séu í lagi. Hvort síur séu hreinar og að það sé gott aðgengi að þeim. (Eskilegt er að hafa faranlega handdeilu til taks.)
- Haflið til vara olíu- og vatns síur ásamt verkfærum til að skipta um þær.
- Haflið til vara reimar og verkfæri til að skipta um þær.
- Haflið varabirgdir af smurolíu.
- Gætið þess að landfestar og dráttartög séu í góðu ásigkomulagi.
- Gætið þess að ankeri séu til taks, aðgengileg og tilbúin til notkunar.
- Verið viss um að stýri og neyðarstýri séu í lagi.
- Verið viss um að siglingaljósi séu í lagi.

FJARSKIPTI

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

Framhald á næstu síðu

Samgöngustofa Siglingaráð

04.2019

2

ÁÐUR EN LAGT ER AF STAÐ Á STRANDVEIÐAR

GÁTLISTI FYRIR STRANDVEIÐAR

Framhald af síðu 1

NEYÐAR- OG BJÖRGUNARBÚNAÐUR

- Athugið að losunarbúnaður björgunarbáta sé í góðu lagi.
- Haflið björgunarbúninga og -vesti aðgengileg.
- Haflið handsökkvitæki aðgengileg og betra er að hafa þau fleiri en færri um borð.
- Passið að neyðarútgangar séu hindrunarlausir og greiðfærir.
- Athugið að neyðarstigi sé í lagi.
- Gætið þess að sjúkrakassi sé yfirfarinn og í lagi.
- Athugið að neyðarblys og flugeldar séu um borð. Gætið þess að þau séu ekki útrunnin og geymið þau á viðeigandi hátt.
- Athugið að neyðarsendar séu í lagi.
- Haflið vasaljós tiltæk, gerið athugasemdir á virkni þeirra og haflið aukarafhlöður.
- Haflið aukafatnað – í vatnsheldum umbúðum.
- Haflið sjónauka um borð í bátinum.

FYRIR BROTTFÖR

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

Samgöngustofa Siglingaráð

04.2019

ÁÐUR EN LAGT ER AF STAÐ Á STRANDVEIÐAR

Mynd 10 Gátlisti fyrir strandveiðar og minni fiskiskip

Tillögur í öryggisátt

Eins og fram hefur komið þá gerði nefndin þrjár tillögur í öryggisátt á árinu og tengdust þær málum nr. 22 022 S 018. er varðaði skyldunotkun uppblásanlegs björgunarvestis með staðsetningarbúnaði, í máli 22 056 S 039 er varðar eftirlit með ekjubrúm og neyðarstýri á bátum með flapsa og máli nr. 23 021 S 011 um leiðsögu í Ólafsvíkurhöfn.

Tillögunar voru eftirfarandi:

- Rannsóknarnefnd samgönguslysa beinir því til Samgöngustofu/ráðuneytis að sett sé í reglugerð ákvæði um að þeir sem sinna störfum á þilfari og á þeim stöðum í skipi þar sem hætta er á að menn geti fallið útbyrðis séu ávallt búnir uppblásanlegu björgunarvesti með neyðarsendi.
- Rannsóknarnefnd samgönguslysa beinir því til Innviðaráðuneytis að skorið verði úr því hver er eigandi að ekjubrúm og komið verði á reglulegu eftirliti og ástandsskoðunum með þeim af óháðum vottuðum eftirlitsaðila.
- Rannsóknarnefnd samgönguslysa beinir því til Ólafsvíkurhafnar að yfirfara verklag við móttöku stórra skipa.

Sérstakar ábendingar

Nefndin gerði nokkrar sérstakar almennar ábendingar í 7 málum sem afgreidd voru með eða án nefndarálits. Nefndarálit voru 22.

Nefndarálit og sérstaka ábendingar:

- Nr. 22 048 S 034 Nefndarálit: Orsök atviksins var skortur á viðhaldi bátsins og skoðun ábótavant.
- Sérstök ábending: Í skoðunarhandbók skipa mesta lengd 15 metrar segir: “Öll stjórn á aðalvél skal vera með einföldum hætti og stjórnþæki aðgengileg frá stýri. Öll stjórnþæki skulu virka eðlilega“. Að ekki sé hægt að ræsa slökkvikerfi vélarýmis utan þess jafngildir því að það sé ónothæft.
- Nr. 22 051 S 036 Nefndarálit: Orsök atviksins var sú að öxulþéttið á skrúfuöxli var óþétt og lekinn jókst þegar tuskan komst í þéttið. Viðvörðun fyrir sjó í vélarúmi var ekki í lagi og ekki heldur sjálfvirk lensidæla.
- Nr. 22 054 S 037 Nefndarálit Orsök atviksins var sú að smurólú vantaði á framdriftsgír aðalvélar.
- Nr. 22 055 S 038 Nefndarálit: Orsök slyssins má rekja til aðgæsluleysis við töku veiðarfæris.
- Nr. 22 060 S 042 Nefndarálit: Orsök atviksins er líklega sú að skipið hafi rekist á hval.
- Nr. 22 064 S 046 Nefndarálit: Ástæða atviksins var bilun í gír.
- Nr. 22 075 S 051 Nefndarálit: Orsök atviksins var sú að báturinn varð bensínlaus.
- Nr. 22 079 S 055 Ástæða þess að Svana SH 234 tók niðri var sú að skipstjórnamaðurinn brá sér frá og datt á meðan báturinn var á mikilli ferð.
- Sérstök ábending: Skipstjórnarmenn eru hvattir til að draga úr ferð skips þurfi þeir að bregða sér úr stýrishúsi um stundarsakir.
- Nr. 22 039 S 031 Sérstök ábending: Nefndin bendir á mikilvægi þess að notaðir séu réttir varahlutir fyrir viðkomandi búnað.
- Nr. 22 033 S 026 Nefndarálit: Orsök slyssins var sú að hjálparspilin (streðarar) voru ekki útbúin með öryggislokum og voru því hættuleg við straumleysi.
- Nr. 22 063 S 045 Nefndarálit: Nefndin telur að orsök óhappsins sé sú að notaðar hafi verið rangar tegundir af legum. Nefndin telur að áhöfn Hrings hafi brugðist rétt við eftir að reykur kom upp í skipinu.
- Nr. 22 082 S 058 Nefndarálit: Orsök slyssins var sú að landgangur var ekki notaður.
- Sérstök ábending: Nefndin bendir á að mikilvægt þess að skipverjar noti ávallt örugga landganga þegar þeir fara að og frá borði.
- NR. 22 022 S 018 Nefndin ályktar ekki í málinu en telur engan vafa leika á því að björgunarsvestið, búið neyðarsendi, skipti sköpum um það hversu vel tókst til við björgun skipverjans.
- Nr. 22 083 S 059 Ástæða þess að Brynjólfur VE 3 tók niðri var að ekki var fylgst nægjanlega vel með siglingu skipsins.
- Nr. 22 101 S 062 Nefndarálit: Ástæða þess að bátnum hvolfdi var vanmat á aðstæðum auk þess sem stjórnun slíkra báta krefst talsverðrar þjálfunar.
- Nr. 22 056 S 039 Nefndarálit: Nefndin telur að orsök atvikanna hafi verið sú að skipstjórnendur höfðu ekki haft nægjanlega yfirsýn við stjórnþök skipsins.
- Nr. 23 012 S 009 Nefndarálit: Orsök atviksins má rekja til þess að hinn slasaði gætti ekki nægjanlega vel að sér.

- Nr. 22 102 S 063 Nefndarálit: Ástæðu atviksins má rekja til erfiðra veðuraðstæðna og þess að olíuþrýstinemi bakborðsvélar var vitlaust stilltur.
 - Nr. 23 020 S 010 Nefndarálit: Nefndin telur að það verklag sem viðhaft var hafi verið áhættusamt og boðið upp á slysaáættu.
 - Sérstök ábending: Þegar verið er að leggja net á aldrei að handleika nokkurn þann búnað sem er að renna í sjó. Ef nauðsynlegt er að halda við sérta þarf að finna aðra lausn.
 - Nr. 23 011 S 008 Nefndarálit: Orsök atviksins var að gír bilaði eftir að veiðarfærið fór í skrúfunu.
 - Mikilvægar ábendingar: Rannsóknarnefnd samgönguslysa minnir á að aldrei skuli einn maður fara í reykköfun.
 - Nr. 23 021 S 011 Nefndarálit: Við komu til hafnarinnar voru skipstjóra gefnar rangar upplýsingar um dýpið í höfninni. Upplýsingarnar voru ekki í samræmi við rafræn sjókort skipsins. Miðað við djúpristu skipsins hefði átt að láta skipið bíða þar til sjávarstaða hækkaði.
 - Mikilvæg ábending: Nefndin telur mikilvægt að skipstjórar geti fengið leiðbeiningar byggðar á þekkingu á aðstæðum.
- Nr. 23 027 S 015 Nefndarálit: Ástæða þess að aðalvél Drangavíkur stöðvaðist var að skyndilega dró úr rennsli eldsneytis frá daghylki að olíudælu vegna stíflu í rennismæli.



SJÁLFSTÆÐI - FAGMENNSKA - ÖRYGGI

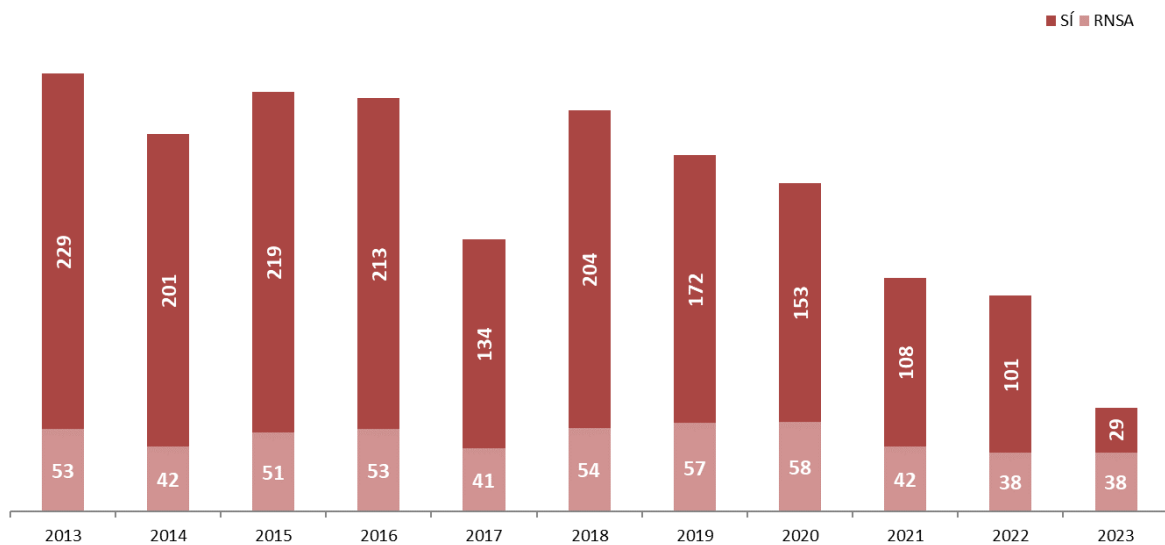
Tilkynnt slys á sjómönnum til Sjúkratrygginga Íslands (SÍ) 2023

Tilkynnt slys á sjómönnum til Sjúkrtrygginga Íslands (SÍ) á árinu 2023 voru samtals 29. Skráð slys á sjómönnum rannsökuð hjá RNSA á árinu og tilkynnt til SÍ, voru fimm atvik af þessum 29 atvikum. Af atvikum tilkynntum til RNSA með öðrum hætti voru þrjú rannsökuð. Þetta er fækkun borið saman við meðaltal frá árunum 2002 til 2022.



RNSA skoðaði öll þessi 29 slys og samkvæmt mati var ekki talið tilefni til frekari rannsóknar á nema 5 tilkynntum slysum til SÍ. Önnur slys tilkynnt til SÍ voru skráð en gáfu ekki tilefni til frekari rannsókna.

Á súluritinu er fjöldi tilkynninga til SÍ og rannsóknir hjá RNSA á árunum 2013-2023.



Mynd 11 Tilkynnt slys á sjómönnum til Sjúkrtrygginga Íslands

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

Erlent starf

The European Maritime Safety Agency (EMSA)

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



PCF12 fundur EMSA

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

MAIIF – Alþjóðasamtök

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



Á árinu var haldinn fundur hjá samtökunum í júní **MAIIF 30** í London (*Marine Accident Investigators International Forum*) Fulltrúi RNSA sótti fundinn. Á fundum hjá MAIIF er m.a. farið yfir og kynnt starf hvers aðildarríkis á liðnu ári auk þess sem tekin eru fyrir ýmis málefni sem varða rannsóknir á sjóslysum.

EMAIF - Evrópusamtök

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

Fundur var haldinn hjá EMAIF í Kaupmannahöfn 2023 í maí 2021 og mætti fulltrú RNSA á fundinn.

The European Marine Casualty Information Platform (EMCIP)

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

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

Skráning Íslands í EMCIP

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

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

Á árinu var tekið í notkun kerfið Atvik sjómenn

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

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



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