

RNSA



Rannsóknarnefnd samgönguslysa

YFIRLIT ÁRSINS 2024

SJÓATVIK

YFIRLIT ÁRSINS 2024



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	8
SLYS Á FÓLKI	8
Aðgerð skips við slys á fólki	8
Tegund slysa á fólki	8
SKIP – TEGUND ATVIKA	8
Skip sökkva	8
Skip stranda / taka niðri	8
Árekstur skipa / ásiglingar	8
Eldur um borð.....	9
Leki	9
Skip vélarvana.....	9
Gátlisti fyrir minni fiskiskip	10
Tillögur í öryggisátt.....	11
Nefndarálit og sérstakar ábendingar.....	14
Tilkynnt slys á sjómönnum til Sjúkratrygginga Íslands (SÍ) 2023	21
Erlent starf.....	21
The European Maritime Safety Agency (EMSA)	22
PCF12 fundur EMSA	22
MAIIF – Alþjóðasamtök	22
EMAIF - Evrópusamtök	22
The European Marine Casualty Information Platform (EMCIP)	22
Skráning Íslands í EMCIP.....	22
Atvik Sjómenn.....	19
SKRÁÐ ATVIK HJÁ RNSA ÁRIÐ 2024	23

NEFNDARMENN OG STARFSMENN

Rannsóknarnefnd samgönguslysa (RNSA) er skipuð af innviðaráðherra.

Nefndin skipuð af ráðherra til fimm ára. Guðmundur Freyr Úlfarsson er 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 siglingasvið eru, Jón Pétursson rannsóknarstjóri og Óli Fjalar Böðvarsson rannsakandi.



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

YFIRLIT ÁRSINS 2024

Alls voru 30 skráð atvik rannsökuð en voru 38 árið á undan. Árið 2022 voru þau 67. Nýjar áherslur á skráningum á vélarvana skipum og fækkun á slysum á fólki frá árinu 2022 til sérstakra rannsókna skýrir þessa þróun að hluta auk þess sem mun færri tilkynningar frá Sjúkratryggingum Íslands bárust RNSA árið 2024. Þess ber þó að geta að nokkur stór mál voru tekin til rannsókna árið 2024.

Eitt mál var unnið þar sem fánaríki viðkomandi skips aðstoðaði við gagnaöflun. Nokkur mál voru tekin til frumrannsóknar en rannsókn hætt þar sem litlar eða engar líkur voru á að rannsókn skilaði niðurstöðu. Ein þemarannsókn er í vinnslu en áætlað er að sú rannsókn taki 3-5 ár í vinnslu.

Á árinu voru samtals níu nefndarfundir haldnir.

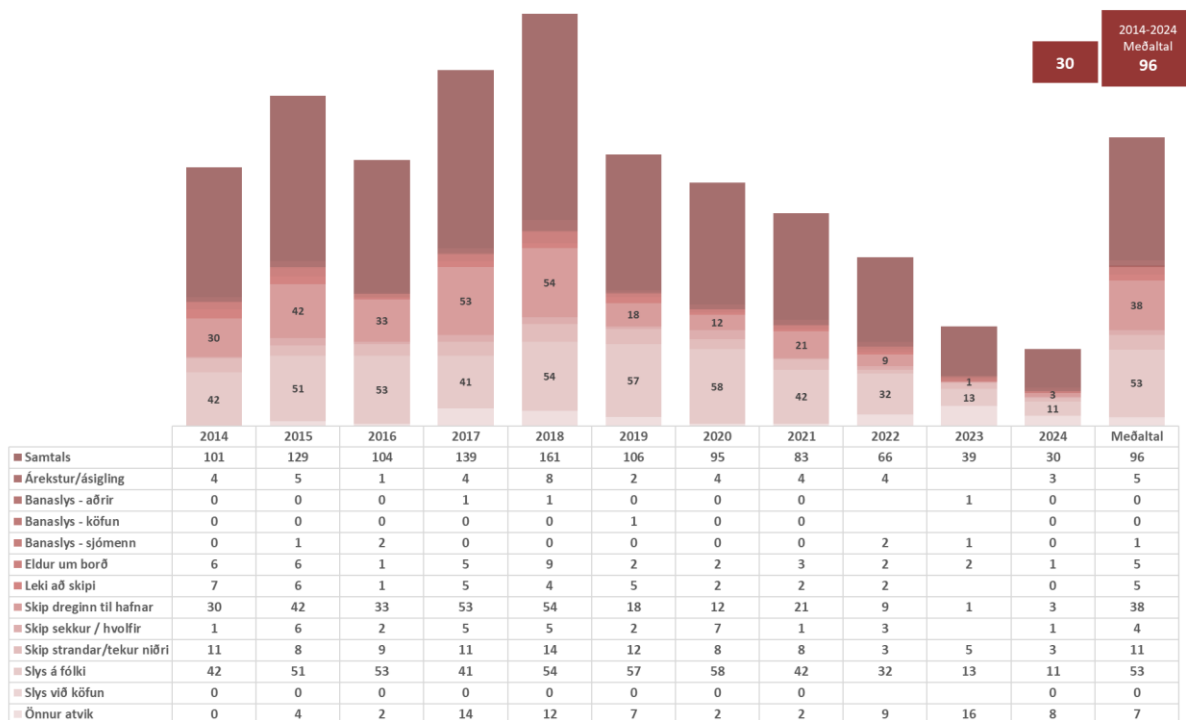
Alls voru afgreiddar, hjá sjósviði, 36 lokaskýrslur. Lokaskýrslur með nefndaráliti voru 19 þar af voru 15 lokað með bókun. Skýrslur að auki með mikilvægum ábendingum voru tíu.

Nefndin gerði 13 tillögur í öryggisátt í sjö málum sem afgreidd voru. (Sjá samantekt á bls. 10-12)

Í árslok átti nefndin eftir að taka fyrir níu mál en búið er að ljúka rannsókn í sex þeirra. Þau bíða afgreiðslu nefndar. 2 mál voru ekki lokaafgreidd en voru hjá aðilum þeirra sem drög til umsagnar.

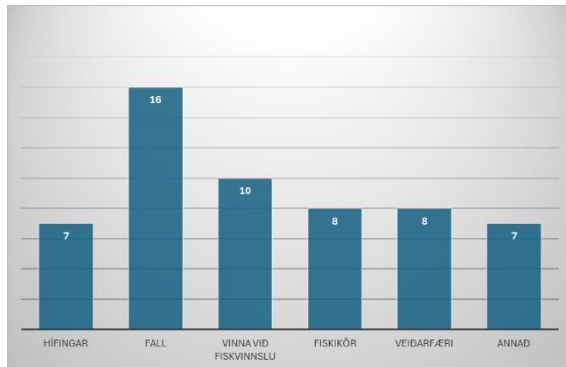
Rannsökuð atvik RNSA 2014 - 2024

Á töflunni má sjá grófa flokkun á eðli mála í samanburði við 10 ár á undan þ.e.a.s. frá árinu 2014 til 2024 og meðaltal skráðra málaflokka þess tímabils.

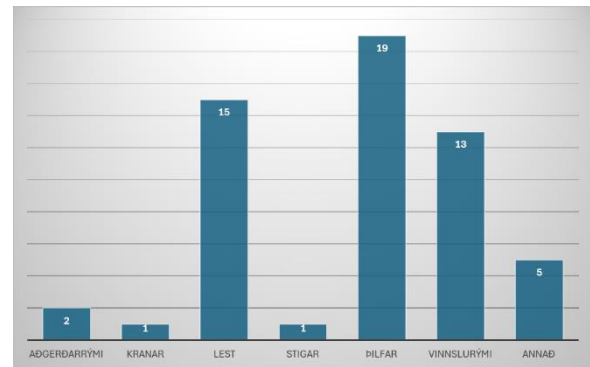


Mynd 1 Tafla með grófri flokkun á rannsökuðum atvikum.

Eins og fram kemur í töflunni á mynd 1 þá fækkar rannsökuðum atvikum hjá RNSA á milli árunna 2014-2024 um 23% og er um 68% undir meðaltali árunna 2014 – 2024. 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. Aukin notkun kerfisins hefur leitt til þess að 55 tilkynningar bárust árið 2024 það er 44% aukning. Tvö af þeim málum voru tekin til rannsóknar en í nær öllum tilfellum fóru útgerðir strax í úrbætur og greiningar á óhöppunum. Í flestum tilfellum var um smávægileg óhöpp að ræða. Myndir 2 sýnir umhverfi óhappa sem tilkynnt voru í gegn um *Atvik sjómenn* en mynd 3 sýnir hvar þau áttu sér



Mynd 2 umhverfi óhappa

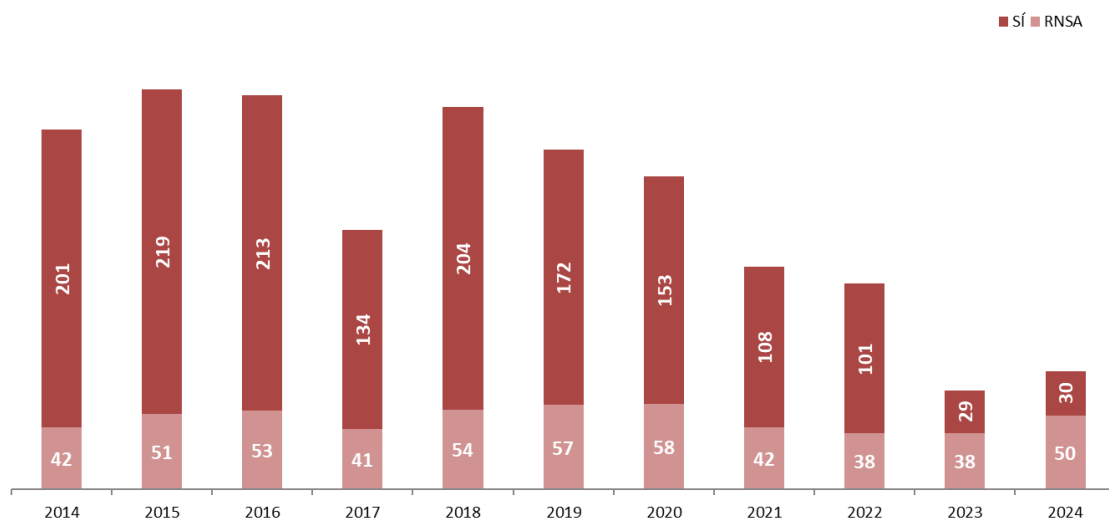


Mynd 3 staðsetning óhappa

stað um borð. .

Samkvæmt gögnum úr *Atviki sjómenn* voru fjarverudagar vegna óhappa eða slysa 116. Það ber þó að taka þessa tölfræði með fyrirvara þar sem slys geta haft afleiðingar síðar meir.

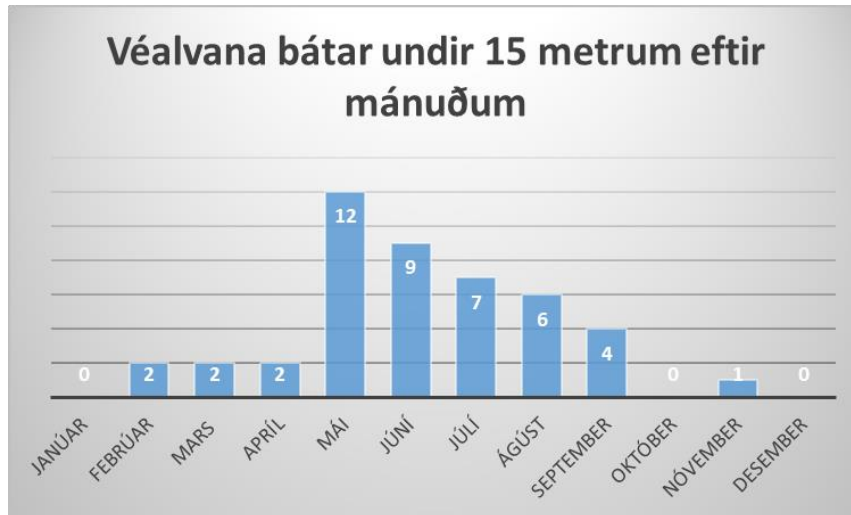
Tilkynningum frá Sjúkratryggingum Íslands hefur fækkað undanfarin tvö ár sjá mynd 5.



Mynd 4

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. Árið 2023 urðu 54 bátar vélarvana en 45 árið 2024. RNSA er meðvitað 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 þegar bátar undir 15 metrum verða vélarvana mynd 5.



Mynd 5 Vélarvana bátar 2024

Það er „Á“ í Maí í töflunni



BANASLYS

Ekkert banaslys á sjó varð árið 2024

SLYS Á FÓLKI

Skráð slys á fólki (eingöngu slys) sem tekin voru til rannsóknar hjá RNSA á árinu voru 10.

Aðgerð skips við slys á fólki

Flest slys á fólki urðu þegar skip voru að veiðum eða á siglingu.

Tegund slysa á fólki

Samkvæmt grófri samantekt voru algengustu slysin fallslys á þilfari eða í lest einnig urðu slys við vindur og hífingar. Fá slys urðu í farþegasiglingum sem er breyting frá fyrri árum.

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 30 af þeim til frekari rannsóknar að lokinni frumrannsókn.

SKIP – TEGUND ATVIKA (rannsökuð atvik 2024)

Skip sökkva

Eitt sjófar sökk á árinu. Um var að ræða pramma sem sökk við bryggju.

Skip stranda / taka niðri

Þrjú atvik voru tekin til rannsóknar þegar skip strönduðu eða tóku niðri.

Árekstur skipa / ásiglingar

Tvö mál er árekstur átti sér stað voru tekin til rannsóknar og eitt mál þar sem um ásiglingu á hafnarkant var um að ræða.

Eldur um borð

Eitt mál var tekið til rannsóknar þar sem um var að ræða eld í björgunarfari.

Leki

Eitt lekaatvik var tekið til rannsóknar.

Skip vélarvana

Eitt atvik var skráð og tekið til rannsóknar vegna vélarvana skips styttra en 15 metrar og eitt vegna skips lengra en 15 metrar. 44 tilkynningar bárust um vélarvana báta undir 15 metrum sem er fækkun frá árinu 2023 en þá voru 53 tilkynningar og 69 árið 2022. 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 tvö sjóatvik á árinu. Skip sem dregið var slitnaði frá og hættuástand skapaðist en hitt varðar sjóatvik í innsiglingu milli farþegaskips og skemmtiferðaskips.

Atvik-sjómenn

Atvik sjómenn er atvikaskráningakerfi ætlað sjómönnum og útgerðum. RNSA árið bárust 58 tilkynningar í geng um kerfið árið 2024 en 38 árið 2023. Af þeim voru þrjú tekin til rannsóknar. Rétt er að benda á að verið er að uppfæra atvikaskráningarkerfið sem gæti breytt sem gæti breytt þessum tölum.

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 6) 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 ánægulegri sjóferð.

BÚNAÐUR BÁTSINS

- Athugið hvort gróður hafi myndast í tönkum en það getur orsakað stöflu í ölikerfum og síum (Gerist stundum eftir langt stopp).
- Hreinsað eldsneytisöllukerfi, ölugeyma, lagnir og slur sérstaklega vel eftir langa legu báts.
- Athugið hvort öllumelar sjúni rétt eldsneytismagn. Verið viss um að hægt sé að mæla/þæla (handvirkt) magn eldsneytis ef mælir er bilaður.
- Athugið ástand rafgeyma. Ef vafi er á ástandi þeirra skuluð þið biðja skóðunarmann um að álagsprófa geymana.
- Athugið hvort lensidalur og lagnir frá þeim séu í lagi. Hvort slur séu hreinar og að það sé gott aðgengi að þeim. (Eskilegt er að hafa færanlega handdælu til taks.)
- Hafið til vara ölu- og vatnsslur ásamt verkfærum til að skipta um þær.
- Hafið til vara reimar og verkfæri til að skipta um þær.
- Hafið varabirgðir af smurölu.
- Gætið þess að landfestar og dráttartög séu í góðu ásigkomulagi.
- Gætið þess að ankeri séu til taks, aðgengileg og tilbúin til notkunar.
- Verið viss um að stýri og neyðarstýri séu í lagi.
- Verið viss um að siglingaljósi séu í lagi.

FJARSKIPTI

- Tryggið að öll fjarskiptatæki séu í lagi. Verið viss um að lofnet 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

GÁTLISTI FYRIR STRANDVEIÐAR

Framhald af síðu 1

NEYÐAR- OG BJÖRGUNARBÚNAÐUR

- Athugið að losunarbúnaður björgunarbáta sé í góðu lagi.
- Hafið björgunarbúninga og –vesti aðgengileg.
- Hafið handslókkvitæki aðgengileg og þetta er að hafa þau fleiri en færri um borð.
- Passið að neyðarútgangar séu hindrunarlausir og greiðfærir.
- Athugið að neyðarstugi 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.
- Hafið vasaljós tiltæk, gerið athugasemdir á virkni þeirra og hafið aukarafhljóður.
- Hafið aukafatnað – í vatnsheldum umbúðum.
- Hafið sjónauka um borð í bátinum.

FYRIR BROTTFÖR

- Áður en lagt er af stað skal farið vandlega yfir framangreind atriði.
- Athugið að lögskráning sé samkvæmt reglum, trygging sé gild fyrir áhefn og að réttindi og öryggisþekking skipverja sé í lagi.
- Athugið veðurspá.
- Verið vel úthvild fyrir brottför.
- Verið þess fullviss að þekking á stjórnbúnaði báts og stöðugleika sé til staðar.
- Gangið úr skugga um að næg eldsneytisolia sé um borð í bátinum.
- Tryggið að allar sjóbúnaðar sé 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 hlustvörslu. Hægt er að nota Dual Watch (DW) til þess.
- Klæðist „fleytibúnað“ við vinnu á þilfari
- Hafið uppfært sjökort (í plasti/plastað) af svæðinu sem veiðar eru stundaðar á.

Samgöngustofa Siglingaráð

04.2019

ÁÐUR EN LAGT ER AF STAÐ Á STRANDVEIÐAR

Mynd 6 Gátlisti fyrir strandveiðar og minni fiskiskip

Tillögur í Öryggisátt

Eins og fram hefur komið þá gerði nefndin 13 tillögur í Öryggisátt á árinu.

Tillögurnar voru eftirfarandi:**Nr. 2023-026 S 014 Þristur ÍS 360****Tillaga í öryggisátt:**

Rannsóknarnefnd samgönguslysa beinir því til Húsnæðis- og mannvirkjastofnunar að stofnunin beini því til slökkviliða í landinu að við skipsbruna verði að hafa langa brunavakt til að koma í veg fyrir að eldur kvikni að nýju.

Nefndin minnir á tillögu í öryggisátt í máli [2017-135-S-103 Egill ÍS 77](#)

Nr. 23-030 S 016 Harpa Farþegaskip**Tillaga í öryggisátt**

Rannsóknarnefnd samgönguslysa beinir því til Innviðaráðuneytisins að sett verði reglugerð sem kveði á um skip sem stunda farþegaflutninga séu útbúin neyslutanki (daghylki) þannig staðsettan að eldsneyti sé sjálfrennandi að dælum og síum.

Nr. 2023-040-S-023 Baldvin Njálsson GK 400**Tillaga í öryggisátt:**

Rannsóknarnefnd samgönguslysa beinir því til Samgöngustofu að þrýstirofar við færribönd séu útbúnir með þeim hætti að þá þurfi að virkja sérstaklega og að slíkt ákvæði verði fært inn í viðeigandi reglugerð.

Nr. 2023-021-S-011 Wilson Skaw

1 SIA-Iceland directs to the Ministry of infrastructure that the Ministry adopt a regulation in accordance with 1. paragraph. 17. article. law nr. 41/2003, in accordance with 3. article law nr. 86/2023.

2 SIA-Iceland directs to the Icelandic Transport Authority that the Authority updates the Admiralty e-nautical publications viewer stating where local knowledge is needed and providing information on where guides can be found.

3 SIA-Iceland directs to Wilson Ship Management AS to ensure the safe management of its vessels through good communication with BRM vessel management.

4 SIA-Iceland directs to Wilson Ship Management AS to enforce the International Convention on the Fair Treatment of Seafarers in the wake of incidents like these.

¹

Nr .2023-036 S 019 Norwegian Prima

Norwegian Cruise Lines is recommended to:

Holistically review the information made available to bridge teams to enable an effective assessment of risk for manoeuvring in ports.

Faxaflóahafnir sf. (the Associated Icelandic Ports) is recommended to: Update its working procedures so that communication between pilots and captains of pilot boats and tugboats are in English when piloting foreign vessels into, out of or in the harbour areas.

The Ministry of Infrastructure is recommended to: Strengthen port regulations where piloting is required to ensure the pilot's authority to halt entering or departure of a ships to port if weather condition or other circumstances are such that the safety of a ship, its crew, passengers, or environment may be threatened.

The Ministry of Infrastructure is recommended to: Ensure that a risk assessment is carried out for ports where cruise ships make port of call to ensure safety.

Nr. 2023-055-S-030 *Muninn fóðurprammi Mál endurupptekið vegna nýrra upplýsinga*

Tillaga í öryggisátt:

Rannsóknarnefnd samgönguslysa beinir því til Samgöngustofu að prammar verði færðir inn í íslenska skipaskrá sbr. 11. tl. 1. mgr. 3. gr. skipalaga nr. 66/2021.

¹

[https://wwwcdn.imo.org/localresources/en/KnowledgeCentre/IndexofIMOResolutions/AssemblyDocuments/A.1056\(27\).pdf](https://wwwcdn.imo.org/localresources/en/KnowledgeCentre/IndexofIMOResolutions/AssemblyDocuments/A.1056(27).pdf)

Nr. 23-056-S-031 Silver Moon**Tillaga í öryggisátt**

RNSA beinir því til Faxaflóahafna að setja sér þá verklagsreglu að lendi hafnsögumaður í sjóatviki er gæti virst alvarlegt leiðsegi hann ekki öðru skipi fyrr en atvikið hefur verið yfirfarið.

Nefndarálit og 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. 2023-026 S 014 Þristur ÍS 360****Nefndarálit:**

Samkvæmt niðurstöðu lögreglurannsóknar varð eldur vegna bilunar í rafmagnstöflu í vélarrúmi. Eftir að slökkvilið taldi í tvígang að eldurinn hefði verið slökktur kom upp eldur í öðru rými hinu megin við rafmagnstöfluna, líklega vegna hita og glóðar sem varð að eldi þegar skipið var loftræst.

Nr. 23-030 S 016 Harpa Farþegaskip**Nefndarálit:**

Ástæða þess að vélar skipsins stöðvuðust var sú að olíuhæð í olíugeymi var orðin lægri en bæði síur og olíudælur ásamt því að loft var í lögnum.

Nr. 2023-040-S-023 Baldvin Njálsson GK 400**Nefndarálit:**

Ástæða slyssins er að færibandið fór af stað á meðan skipverjinn var með höndina á drifhjólum þess.

Nr. 23-044 S 024 Aðalbjörg RE 5**Nefndarálit:**

Nefndin telur að óheppileg staðsetning björgunarvesta á þröngu svæði nálægt snurvoðartógi sem verið var að kasta hafi verið stór orsakaþáttur slyssins.

Sérstök ábending:

Rannsóknarnefnd samgönguslysa beinir þeim tilmælum til útgerðar (áhafnar) að finna björgunarvestunum heppilegan stað þar sem ekki geta skapast hætta við að setja þau á sig.

Nr. 2023-049-S-027 Hesteyri ÍS 95**Nefndarálit:**

Ástæðu þess að Hesteyrin strandaði má rekja til óvæntra veðuraðstæðna.

Sérstök ábending:

Skipverjar skulu ávallt nota viðurkennd björgunarvesti eða vinnubjörgunarbúning þegar þeir fara á léttbátum í land.

Nr. 2023-021-S-011 Wilson Skaw**SECTION 5 – CONCLUSIONS****5.1 Safety issues contributing to the accident.**

When using electronic charts for navigation the user should be aware of its limitations. Although a passage plans purpose is to find the safest, and the most favourable and economical route officers must always consider the limitations of such charts. The failure to notice or ignore that a part of the voyage was in CATZOC area D, where the depth was about 10 meters was a serious safety issue.

When making a voyage plan officers shall have opinion about what is the most expedient route. They must have an opportunity to question each other and have an opinion whether safety factors are to be met or not.

Local knowledge should be available as stated in Icelandic law *nr. 41 20th of Mars 2003*.² Those law took some changes on the 21st of November 2023 after the incident. Unfortunately, this knowledge is not easily available and not mandatory. The Icelandic Transport Authority should keep a list of certified navigators and have this list easily available for vessels entering or leaving Icelandic harbours. The Icelandic Transport Authority (ICETRA) is responsible for authorizing navigators and keep a list of them. This had not been done in a formal way, and no official list of coastal pilots is publicly available nor were to seek licenced pilots for Icelandic waters. According to the Master he did not trust local knowledge and relied on electronic charts (ECDIS). According to the Master, “it is not practical to seek advice from the local people, where does their knowledge come from? I trust the charts”. Shortage or lack of this valuable information and the fact that piloting is not mandatory is considered a contributing factor of the stranding of Wilson Skaw.

5.2 Other safety issues not directly contributing to the incident.

Cultural difference between different nationalities can be somewhat difficult to estimate, but as stated in Appendix 1 there are some indications of authoritative environment. The companies BRM (Bridge

² [41/2003: Lög um vaktstöð siglinga | Lög | Alþingi \(althingi.is\)](#)

Resource Management)³ should ensure that authority and cultural pressure will not affect communications, or any other working procedures onboard the vessel. BRM should among other things focus on cultural difference and hidden pressure.

Nr .2023-036 S 019 Norwegian Prima

4. Conclusions • The master's decision to sail was based on a weather forecast of 25 knots wind speed, this was within his own threshold for sailing and below the winds speed that the harbour authority required further assessment from the pilot. • The vessel's safety management system did not identify any maximum wind speed limits for manoeuvring and there was no effective impact assessment available to the bridge team of the loss of power or any component during a manoeuvre at a given wind speed. • The master's decision to sail may have been informed by a lack of available capacity for treated waste water in the vessel's tanks. • The pilot had concerns about sailing in the prevailing conditions, but he did not feel he had sufficient power to delay the vessel. He insinuated that it would be best to delay but the urgency was not understood by the master. • The vessel experienced wind speeds significantly in excess of the forecasted wind speed at a critical time during its manoeuvre – with the wind abeam and no forward momentum it could not hold station, even with the assistance of the tug. • The master and pilot had differing mental models on the effectiveness of manoeuvres – the master felt that more power to the azipods would be the best solution whilst the pilot was concerned that the increased speed reduced the effectiveness of bow thrusters and the ability of the tug to push. • Norwegian Prima over ran the Hjallasker buoy (but avoided entanglement with its mooring chain) left the safe navigable channel and passed within 10m of rocks at a charted depth of 0.4m.

23038S21 Silver Moon vs Falkvard sjóatvik.

Nefndarálit

Skipstjórnarnamenn minni báta þurfa að taka tillit til stórra skipa, sérstaklega ef þau eru að taka um borð hafnsögumann og láta vita um fyrirætlanir sínar. Stór skip geta gefið frá sér þrýstiöldur sem geta verið varasamar minni skipum. Þegar skip mætast í lítilli fjarlægð er nauðsynlegt að eiga samskipti þannig að bæði skip séu meðvituð um fyrirætlanir hvors annars.

Rás 16 er neyðarrás sem á alltaf að vera opin.

³<https://www.marineinsight.com/guidelines/understanding-bridge-resource-management-and-its-key-elements-on-board-ships/>

Nr. 2023-051-S-029 Lalli skemmtibátur banaslys**Niðurstöður:**

Nefndin telur að meginorsök þess að báturinn sökk hafi verið að utanborðsmótor bátsins var aflmeiri og þyngri en ráðleggingar framleiðanda bátsins mæltu fyrir um.

Nefndin vekur athygli á mikilvægi þess að ávallt séu notuð björgunarvesti þegar siglt er á opnum bátum.

Mikilvæg ábending:

Rannsóknarnefnd samgönguslysa beinir því til eigenda skemmtibáta að þeir fylgi tækniblöðum um stærð (afl) utanborðsmótora fyrir óskráða skemmtibáta.

Nr. 2023-038-S-021 Katla RIB bátur**Nefndarálit:**

Helsta orsök slyssins var að bátnum var siglt á of miklum hraða yfir kjölfar annars skips og undirstöður sætanna voru of háar til að þau virkuðu sem skyldi þar sem ekki var unnt að stilla hæð þeirra til samræmis við hæð farþega.

Nr. 24-010-S-001 Steinunn SH 167**Nefndarálit:**

Mikil ísing og erfiðar vinnuástæður voru aðalástæður slyssins.

Nr. 23-082-S-038 Hlökk ST 66**Niðurstaða:**

Örsök ásiglingarinnar var að skipstjórinn misreiknaði staðsetningu bátsins við innsiglingu til hafnarinnar og sigldi á of mikilli ferð miðað við aðstæður.

NR. 23-056-S-031 Silver Moon**Niðurstöður**

Nefndin telur að erfitt mat á veðuraðstæðum vegna óvæntra vindhviða og þess hve langan tíma það tók Haka að stilla sér upp bakborðsmegin við Silver Moon hafi haft áhrif á sjóatvikið.

Það er mat nefndarinnar að eðlileg verklagsregla væri að alltaf þegar erfiðleikar verða við leiðsögu skipa eigi að setja hafnsögumann í hvíld eða ráðfæra sig við yfirhafnsögumann.

Nefndin minnir á tillögu í Öryggisátt í máli 2023-036 S 019 Norwegian Prima. Þar beindi RNSA eftirfarandi tillögu til Innviðaráðuneytisins: „RNSA beinir því til Innviðaráðuneytis að hafnarreglugerðir séu efldar á þann hátt að tryggar séu heimildir hafnsögumanna að fresta komu eða brottför skips ef veðuraðstæður eða aðrar aðstæður séu með þeim hætti að öryggi skips, áhafnar, farþega eða umhverfi sé ógnað“.

NR. 23-039-S-222 Herjólfur & Helgafell**Niðurstaða**

Skipstjóri Herjólfur hefði að öðru tvennu átt að fresta brottför þar til Helgafelli hefði verið lagt að bryggju eða að taka krappari beygju fyrir enda Básaskersbryggju og forðast með þeim hætti að fara of nærri Helgafelli og hafnarkanti Kleifarbryggju.

Nr. 2023-050-S-028 Jökull ÞH 299**Niðurstaða**

Orsök eldsins sem kom upp í Jökli ÞH 299 má rekja til rafsuðuvinnu.

NR. 24-01-S-002 Blængur NK 125**Niðurstaða**

Samverkandi þættir sem fóru saman áttu allir þátt í slysinu. Kósi í auga togvírsins var skemmdur, slakað var fyrir mistök í rangan hlera þar sem skipverji stóð á hættusvæði og híft var með of miklu átaki.

Að hálfu áhafnar og útgerðar var gerð góð og ítarleg greining á atvikinu.

Nr. 2024-049-S-017 Borpramminn Ýmir. Bókun.**Greining og niðurstöður**

Ástæða þess að borpramminn Ýmir sökk í Straumsvíkurhöfn er að landfestar voru illa staðsettar á pollum sem varð til þess að hann náði að reka undir bryggjuna og festist þar þegar tók að falla að.

Nr. 2024-027 S 007 Amelía Rose. Ásigling á hafnarkant.**Niðurstöður**

Ástæðu ásiglingarinnar má rekja til skorts á árvekni hjá skipstjóra skipsins við siglingu úr höfn.

Nr. 2024-035-S-008 Elín NK 12 Skipverji slasast.**Niðurstöður:**

Ástæða slyssins var óvænt alda sem skall á bátnum og skipstjóri sá ekki fyrir.

Nr. 2024-036-S-009 Sigrún Hrönn ÞH 36 Strandar- tók niðri**Niðurstöður**

Ástæða þess að Sigrún Hrönn tók niðri var sigling í svarta þoku nálægt landi.

Mikilvægar ábendingar

Í Time Zero eru alla jafna ekki viðurkennd sjúkort. Á siglingu við aðstæður þar sem skyggni er lítið ber að halda sig lengra frá landi þar sem minni hættu er á skerjum.

NR. 2024-053-S-021 Efnaslys. Frosti ÞH 299**Niðurstöður**

Notkun augnhlífa hefði að öllum líkindum komið í veg fyrir slysið. Skjót viðbrögð annarra skipverja og að hinum slasaða var fljótt komið undir læknishendur er stór þáttur í að ekki fór verr.

Það ber að hrósa áhöfn fyrir skjót viðbrögð og að skipstjóri tilkynnti atvikið eftir örstutta stund.

Mikilvægar ábendingar

Við notkun ætandi eða eittra efnaslysa skal alltaf not þann hlífðarbúnað sem tækniblöð segja fyrir um.

Mikilvægar ábendingar

Nr. 23-045-S-025 Huginn VE 55 – Sæfinnur BA 245 Sjóatvik

RNSA hvetur skipstjórnarmenn til að eiga góð samskipti sín á milli og hafa samband á rás 16 eða vinnurásum til þess að vera fullvissir að skip sem mætast skilji fyrirætlanir hvors annars.

Nr. 23-056-S-031 AIDAAluna

RNSA minnir á 16. grein laga um rannsóknir samgönguslysa 18/2013 sbr. 1. gr.: „Tilkynningarskylda vegna sjóslysa og sjóatvika. Verði sjóslys eða sjóatvik samkvæmt lögum þessum ber sérhverjum sem um það veit að tilkynna það rannsóknarnefnd samgönguslysa án ástæðulauss dráttar eða ganga úr skugga um að nefndin hafi fengið vitneskju um slysið.“

Nr. 2024-051-S-019. Ætlaður bruni í vélarrúmi. Bókun.**Mikilvægar ábendingar**

Nefndin telur að viðbrögð áhafnar hafi verið rétt en bendir á að akkeri er hluti af öryggisbúnaði skips og þarf að fylgjast vel með að hann virki sem skyldi.

Nr. 2024-052-S-020 Árekstur tveggja RIB báta. Amma Helga og Kjói. Bókun.**Mikilvæg ábending**

Nefndin áréttar mikilvægi þess að skipstjórnarmenn hvalaskoðunarbáta gæti fyllstu varúðar þegar siglt er nálægt öðrum bátum þar sem margir bátar eru á litlu svæði.

Nr. 2024-058-S-024 Júlíus Geirmundsson ÍS 270. Bókun.**Mikilvæg ábending**

Gæta þarf fyllstu varúðar og halda athygli þegar verið er að vinna við spil og veiðarfæri skipa.

SJÁLFASTÆÐI - FAGMENNSKA - ÖRYGGI



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.

RNSA gaf út tvær skýrslur og eina bókun er varða atvik tengd erlendum skemmtiferðaskipum. Atvikin áttu sér stað í Reykjavíkurböfn. Faxaflóahafnir unnu markvist með RNSA að úrbótum eftir atvikin og hafa unnið þrekvirki í að auka þjálfun hafnsögumanna og skipstjóra dráttarbáta auk annara aðgerða er lúta að bættu siglingaöryggi. Faxaflóahafnir senda starfsmenn sína í þjálfun erlendis ásamt því að fá reyndan leiðbeinanda hingað til lands. Auk þess fóru Faxaflóahafnir í vinnu við að herma hafnaraðstöður með það að leiðarljósi að setja veðurviðmið fyrir hverja hafnaraðstöðu. Aðrar hafnir eru byrjaðar að fylgja fordæmi Faxaflóahafna og er það einkar ánægjulegt.

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.



PCF14 fundur EMSA

Á árinu var 2024 árlegur fundur hjá EMSA, PCF12 (Permanent Cooperation Framework) haldinn í höfuðstöðvum EMSA í Lissabon 4 – 6. júní. 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 31** í Kína (Marine Accident Investigators International Forum) Fulltrúi RNSA sótti ekki 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>

Atvik sjómenn

Kerfið er í eigu og rekið af RNSA. Samgöngustofa og Slysavaraskóli sjómanna munu sinna kennslu á kerfinu. Kerfið er hugsað til að bæta skráningar atvikum, slysum og úrbótum sem gerðar eru í kjölfar þess sem úrskaiðis getur farið við störf um borð í skipum. Nokkur reynsla er komin á kerfið og sífellt fleiri útgerðir nýta sér það.

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



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