



SJÁLFSTÆÐI – FAGMENNSKA - ÖRYGGI

KONUR ERU LÍKA
Í SJÁVARÚTVEGI



Slysarannsóknir til hvers?

EIMSKIP

ISI ICELAND
SEAFOOD

BRIM

Íslandsbanki

TM

ITUB

Þrifa Öhassid

HAMPIÐJAN

SJÁVARÚTVEGS
RÁÐSTEFNA
2022

Alþingi samþykkti árið 1963 þingsályktunartillögu um að láta fara fram opinbera rannsókn á orsökum hinna fjölmörgu skipstapa, er orðið höfðu næstu 2-3 árin á undan.

Nefnd starfaði frá 1963 til 1965 en var þá leyst upp.

Hún skilaði mikilli greinargerð byggða á rannsóknum á 106 sjóslysum á árunum 1960 til 1963 auk þess að fjalla um sjóslys frá árinu 1949 til 1959.

Sérstakar rannsóknir á sjóslysum lágu niðri frá þeim tíma eða þar til lög nr. 52/1970 um eftirlit með skipum voru sett, en markmið laganna var að fylgjast með starfi sjódóma, safna upplýsingum og miðla þeim til sjómannaskóla, sjómanna og útgerðarmanna.

Í framhaldi gera tillögur um ráðstafanir til að draga úr slyshættu á sjó.



SAGA RANNSÓKNA Á SJÓATVIKUM

SAGA RANNSÓKNA Á SJÓATVIKUM

- Nefndin starfaði frá 1971 til 1985 en þá lögð niður samkvæmt lögum um siglingar.
- Vegna mikillar óánægju var gerð breyting á 230 gr. Siglingalaga 1986 og ný nefnd skipuð án tilnefninga frá hagsmunasamtökum.
- Samkvæmt samantekt 1987 höfðu 121 skip farist frá 1946 til 1987 en vegna erfiðleika við upplýsingaöflun var gerður fyrirvari á mögulegum skekkjum.
- Veruleg fækkun varð á vinnuslysum en alvarleg vanþekking stjórnenda var á stöðugleika skipa.
- Áberandi var að slys urðu vegna vanþekkingar og aðgsæsluleysis.



SAGA RANNSÓKNA Á SJÓATVIKUM

- Árið 2000 varð sú mikilvæga breyting að rannsóknir á sjóslysum urðu algjörlega sjálfstæðar og nefndin óháð stjórnvöldum, öðrum rannsóknaraðilum, ákærvaldi og dómstólum.
- Fyrstu heildarlögin um rannsóknir sjóslysa á Íslandi voru lögfest 1. september 2000 (RNS)
- **RNS hefur aldrei farið fram á sjópróf.**
- Óheimilt að nota skýrslur RNS í opinberum málarekstri og frá 2013(RNSA) í dómsmálum.
- Árið 2013 voru sett ný lög um rannsóknir á samgönguslysum og þrjár stofnanir sameinaðar í eina.

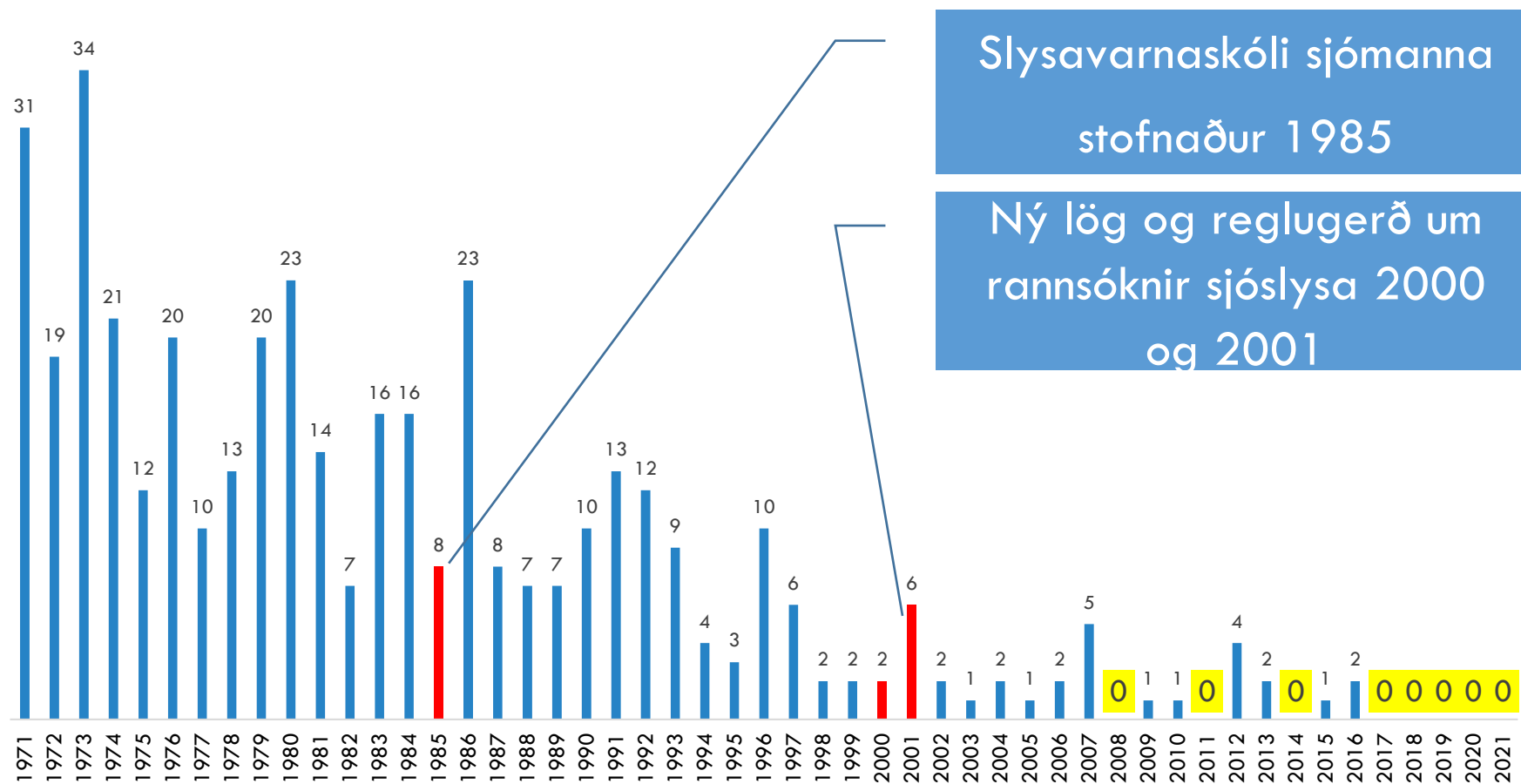


HVAÐ GEKK Á HÉR ÁÐUR FYRR?

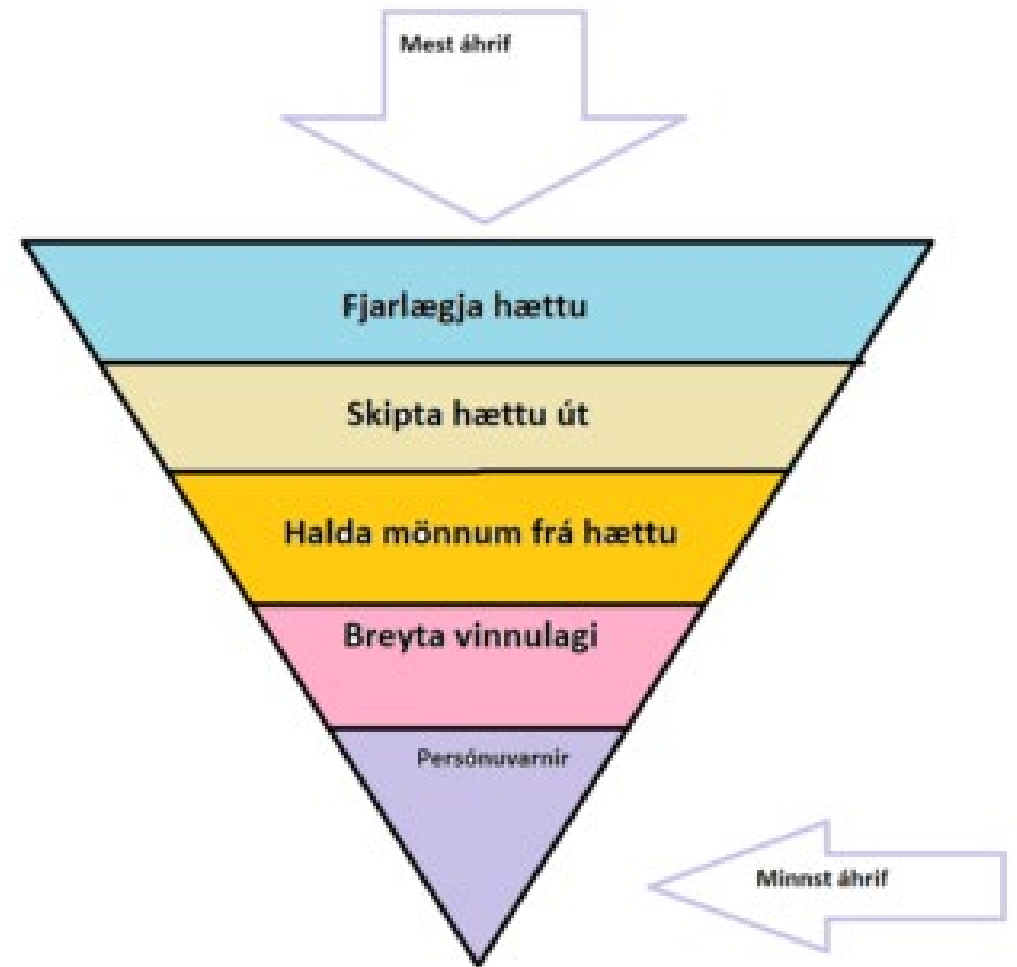
- Frá 1946 til 1987 fórust **121** skip eða að meðaltali þrjú skip á ári.
- Alvarleg vanþekking stjórnenda á var stöðugleika skipa.
- Áberandi var að slys á fólki yrðu vegna vanþekkingar og aðgæsluleysis.
- Banaslys á sjó s.l. 50 ár eru 412.
- Frá 1971 – 2000 voru 382 banaslys eða um 13 á ári að meðaltali.
- Frá 2001 – 2021 voru 30 banaslys eða 1,5 á ári.



BANASLYS 1971 - 2021

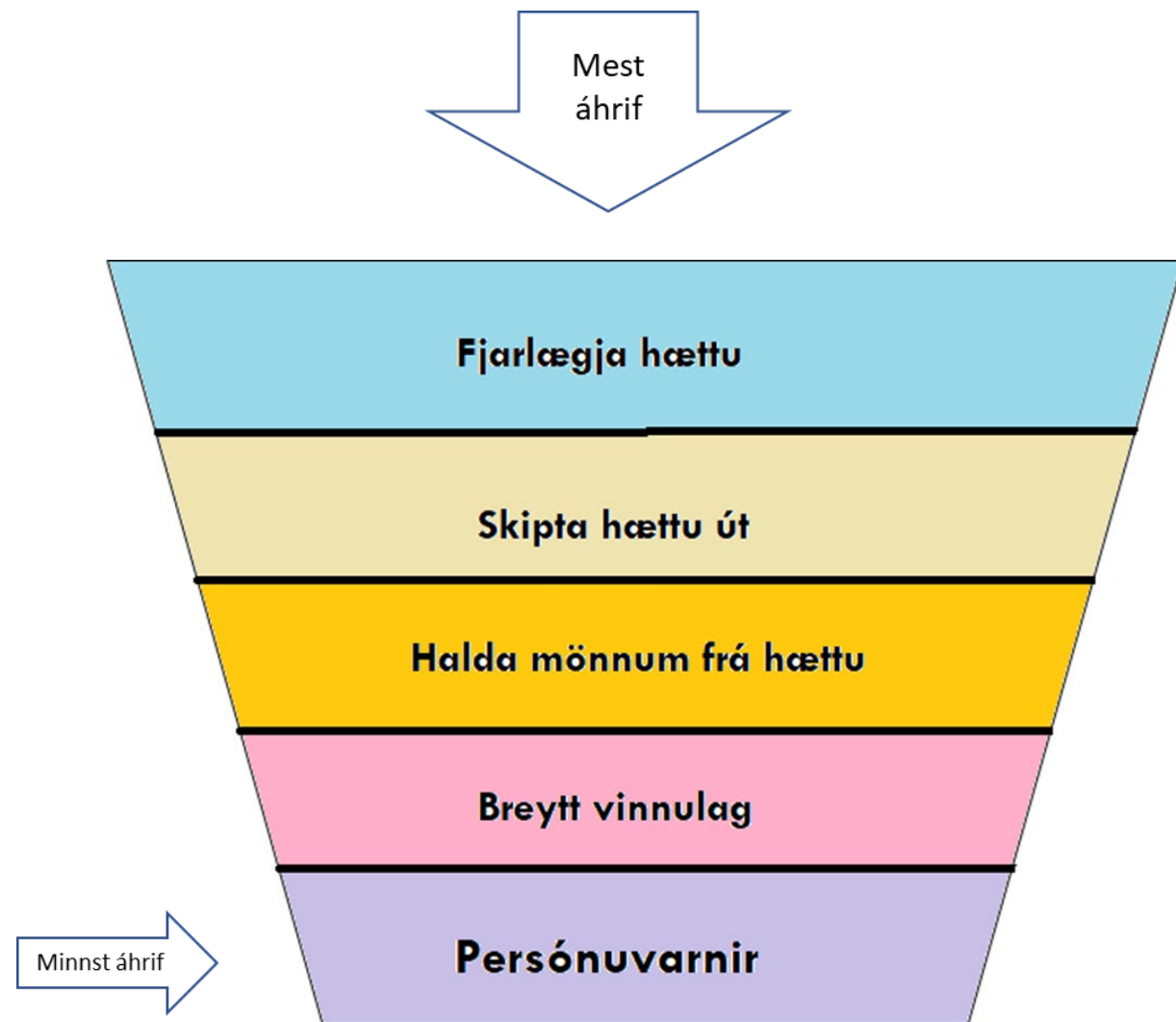


Á alþjóðavettvangi
eru sjóatvik og
alvarleg slys fyrst
og fremst
rannsökuð.
Niðurstöður EMSA
leiða í ljós hvaða
aðgerðir draga
mest úr slíkum
atvikum



Við erum gjarnan
spurð að því hvernig
okkur takist að fækka
slysum.

Við rannsökum slys
um borð í skipum
óháð stærð eða
verkefni skips.





Einfaldar og ódýrar lausnir



FJARLÆGJA HÆTTU. HVERNIG ER ÞAÐ HÆGT?

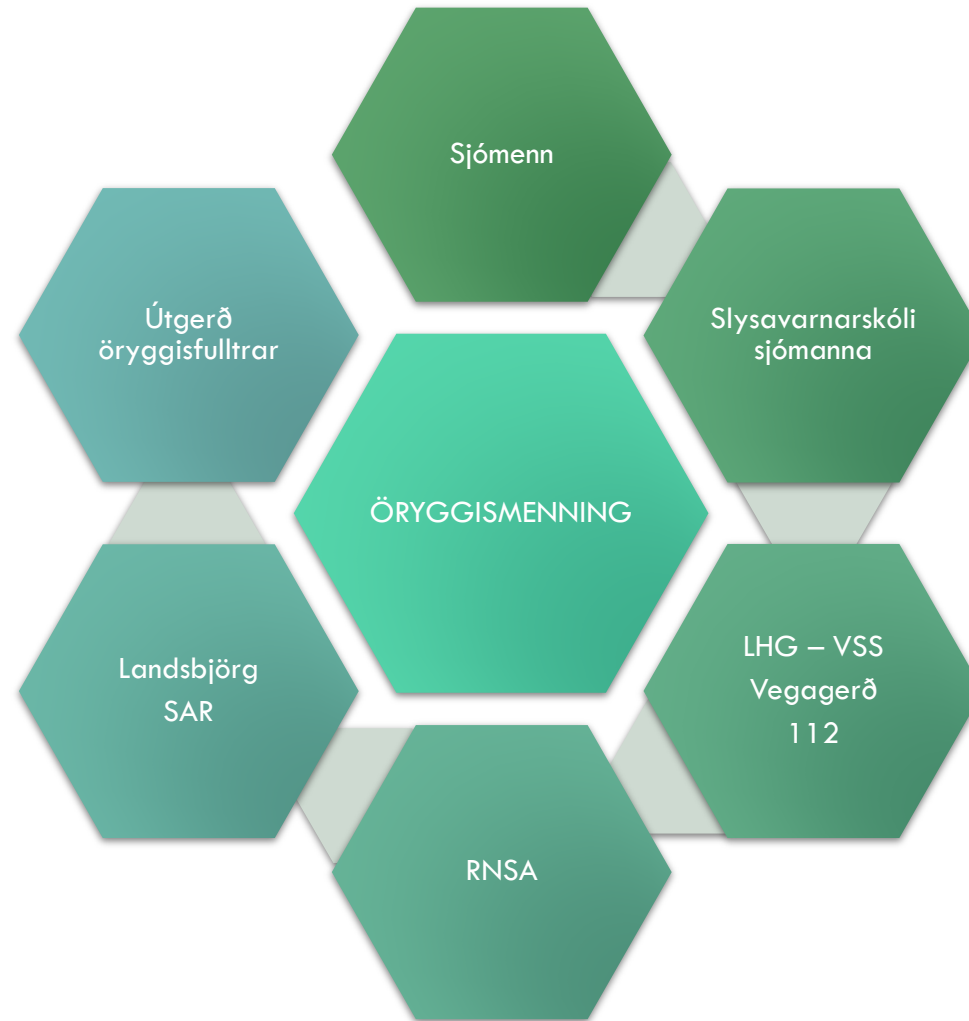
Dæmi:

Er verið að
veiðum í
vitlausu veðri?

Eru notuð
hættuleg efni
við þrif?

Er hæft
starfsfólk til
verka?

HVERJIR STUÐLA AÐ BÆTTRI ÖRYGGISMENNINGU?





HVAÐ GETA ÁHAFNIR SKIPA OG ÚTGERÐIR GERT TIL AÐ BÆTA ÖRYGGISMENNINGU?

TEMJA SÉR BREYTTAN HUGSUNARHÁTT SEM SNÝST UM EFTIRFARANDI:

- Að viðurkenna að skilvirkt öryggi er mikilvægt fyrir velgengni fyrirtækja.
- Að koma á þakklæti fyrir jákvæða öryggishætti meðal starfsfólks.
- Að samræma öryggi við meginmarkmið í rekstri.
- Að setja fram öryggi sem grunngildi frekar en sem skyldu eða íþyngjandi kostnað.



Ávinningurinn af skilvirkri öryggismenningu er meðal annars:

- Sjómenn eiga betra samstarf taki þeir ábyrgð á öryggismálum.
- Sjómenn sem huga að öryggi fara að hugsa og hegða sér á annan hátt.
- Sjómenn sem eru líklegri til að greina og tilkynna um hegðun eða athafnir sem varða öryggi líður betur.
- Öryggi er aukið án mikilla útgjalda, ávinningurinn er allra.

Hvernig er öryggi aukið og hvert er hlutverk RNSA

- Staðbundin hætta
- Einstaklingur er óvarkár

Öryggismenning ekki til staðar innan
fyrirtækis

Innlent regluverk (eða alþjóðlegt)
þarfnast lagfæringar



Auðvelt að laga

Erfiðara að laga

Erfitt að laga



NOKKRIR ÞÆTTIR SEM ERU HLUTI AF ÖRYGGISMENNIGNU

- Reglugerð um ráðstafanir er stuðla að bættu öryggi og heilsu starfsmanna um borð í skipum ver sett 2007.
- Flotbjörgunarbúningar eru nú í öllum skipum og bátum
- Eftir bruna um borð í skipi 2006 voru flóttagrímur settar í öll svefnrými áhafna.
- Hjartastuðtæki eru komin um borð í skipum.
- Allir sjómenn verða að sækja öryggisfræðslu og fara í reglulega endurmenntun.
- Skip eru betur hönnuð, búnaður er betri og áhafnir hafa metnað til að hafa öryggismál í lagi.

Rannsókn samkvæmt lögunum skal 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 samskonar slysum og atvikum og afleiðingum sambærilegra slysa.

Eftirfarandi stendur í öllum skýrslum RNSA:

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

