

Nr. 013 / 13 Faxi RE 9***Krani brotnar og skipverji slasast***

Skipaskr.nr. 1742
 Smíðaður: Póllandi, 1987 stál
 Stærð: 892,8 brl. 1411 bt.
 Mesta lengd: 66,74 m Skráð lengd: 60,29 m
 Breidd: 11 m Dýpt: 8 m
 Vél: Wärtsilä 4140 kW, 2000
 Fjöldi skipverja: 15



Faxi©Hilmar Snorrason

Gögn:
 Gögn RNS

Lokaskýrsla afgreidd á fundi 13. desember 2013 af Inga Tryggvasyni, Hilmar Snorrason, Pálma K. Jónssyni, Hirti Emilssyni og Geirþrúði Alfreðsdóttur

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

Atvikalýsing:

Þann 19. febrúar 2013 var Faxi RE 9 við nótaveiðar í Meðallandsbugt. Veður: SA 7 m/s og ölduhæð um 2 m.

Skipverjar voru að enda við að dæla úr nótinni þegar fiskidæla fór niður úr pokanum. Einn skipverja ætlaði þá að hífa hana upp og stóð við lunninguna stb. megin þar sem hann stjórnaði krananum með fjarstýribúnaði.

Skipverjinn var rétt byrjaður að hífa þegar bómuendi kranans brotnaði frá uppistöðu hans (*sjá mynd*) með þeim afleiðingum að bóman lenti á honum og síðan niður á lunninguna.

Haft var samband við strandstöð og var þyrta send til að sækja slasaða og fara með á sjúkrahús.



Myndin sýnir hvernig bómendinn hefur brotnað frá uppistöðunni

Við rannsókn kom fram:

- að slasaði sagði að bringubein hafi brotnað og fallið saman hryggjarliður. Hann sagðist hafa verið verið lengi að ná tökum á andadrætti þar sem hann lá á pallinum undir kranabómunni;
- að kraninn er af gerðinni Heila gru. HMR 30/11 framleiddur í maí 1991. Hámarkslyftigeta í láréttri stöðu á stystu bómu (3,8 metra) var 7.800 kg en í lengstu stöðu (10,7 metrar) 2.500 kg. Kraninn var búinn að vera í skipinu síðan á fyrri hluta tíunda áratugarins. Hann var með tvöfaldri skotbómu sem fest var með skinnnum við kranafótinn. Samsetning bómunnar við kranafótinn var „olnbogalega“ og var færsla í legunni um það bil 90° (1/4 úr hring). Öxull (þolinmóður) sem er á milli klofa efst á kranafætinum gengur í gegnum koparlegur sem festar voru í enda leguhússins (rör í klofanum). Skinnurnar á bómunni voru rafsóðnar á leguhúsið allan hringinn. Þessi samsetning rifnaði frá leguhúsinu en geiri neðst af báðum skinnunum varð eftir á leguhúsinu á um það bil 30° kafla. Annað efni í skífunum rifnaði eða brotnaði frá rafsúðunni en hún varð að mestu eftir á leguhúsinu;
- að brotsárið var því nánast alfarið í stáli skinnunnar og lítilsháttar í rafsúðunni. Það var að minni hluta nýtt brot en að mestum hluta var brotsárið ryðgað og var málning á svæðinu sprungin og hafði ryðtauma lagt út úr sprungunum um ótilgreindan tíma. Sjá mátti á ummerkjum að um gamla sprungur hafi verið að ræða og taldi einn skipverja sennilegt svo hafi verið lengi;
- að búíð var að tæma sjó úr slöngubarkanum svo þyngd birðisins var nánast eingöngu dælan sem var að koma upp úr nóttinni þegar bóman féll niður á manninn. Hann sagðist venjulega hafa langt í bómunni og þegar dælan var komin upp úr pokanum þá sló hann bómunni niður og út svo dælan væri ekki að slást utan í síðu skipsins á meðan verið var að hífa hana upp fyrir bordstokk;
- að vitni sagði að fiskidælan hafi ekki festst í neinu þegar verið var að hífa hana upp úr nóttinni en stjórnandi hafi rétt verið búinn að snúa krananum frammar á síðuna og var því ekki yfir manninum við aftari gálgann eins og hún var venjulega staðsett. Hann sagði að kranamaðurinn hafi ekki slegið bómunni út enda var dælan ekki komin upp úr pokanum;
- að kraninn hafði ávallt verið notaður við léttar hífingar langt fyrir neðan burðargetu hans eins og í þetta skipti. Vitni sagðist telja að á einhverjum tíma hafi krananum verið ofgert og þá sennilega í veltingi og hafi hliðaráttak sprengt báðar skinnurnar. Ekki var talið að þvingun í legunni hafi átt þátt í sprungunum eða um það verið að ræða þar sem legan hafði verið smurð reglulega eftir viðhaldsáætlun eftirlitskerfisins;
- að við rannsókn kom fram að að festingar kranans við skipið og rörið upp í kranann væru undir eftirliti flokkunarfélagsins. Hins vegar væru kranar í fiskiskipum ekki undir eftirliti flokkunarfélags ólíkt því sem gerðist um krana á gámaskipum. Álagsprófun hafði ekki verið framkvæmd;
- að núverandi og fyrrverandi skipaefirlitsmenn útgerðar ásamt yfirvélstjóra og skipstjóra báru að engar álagsprófanir hafi verið framkvæmdar af opinberum aðilum. Fyrrverandi skipaefirlitsmaður sagðist hafa upp á sitt einsdæmi þungaprófað bómuna eftir að skipið kom úr stórri breytingu um aldamótin. Það var gert með því að setja fastan gilsinn og hífa í á fullu afli;

- að yfirvélstjórinn kvaðst hafa það sem reglu að yfirfara vökvaprýsting á kranabúnaðinum.

Nefndarálit:

Nefndin telur orsök slyssins megi rekja til álagsskemmda á krananum.

Nefndin telur líklegt að við álagsprófun hefði skemmdin komið í ljós.

Tillaga í öryggisátt:

Nefndin beinir því til Samgöngustofu að settar verði skýrar reglur um reglulegt eftirlit og álagsprófanir á öllum hífibúnaði fiskiskipa.