

034/01 - Tunu GR-18-69

Tunu GR-18-69, skipverji slasast þegar hann fór með handlegg í nótablökk

Tunu GR-18-69

Skipaskr.nr.: D-3916

Smíðaður: Avaldsnes, Noregi 1967 Stál

Stærð: 486,00 brl; 1.829,00 bt

Lengd: 52,60 m **Breidd:** 8,53 m **Dýpt:** 6,80 m

Vél: MaK Diesel 809,00 kW **Árgerð:** 1967

Annað: áður Guðmundur VE 29, ssk.nr. 1272

Földi skipverja:

Atvikalýsing

Þann 8. mars 2001 var M.s. Tunu GR 18-19 á nótaveiðum út af Krísuvíkurbergi. Veður: ASA 9,4 m/sek.

Í fyrsta kasti eftir að komið var á miðin virtist nokkuð í nótinu. Miklir netpokar, með loðnu í, fóru að myndast við blýteininn og hætta varð á að þeir drægjust upp í blökkina. Þrír skipverjar reyndu að draga riðilinn og koma þessum netpokum út fyrir blýteininn og slakanum á honum í blökkina til að koma í veg fyrir að loðna lokaðist inni í þeim og sprengdi þá. Bilið á milli skipverjanna við þessa vinnu var um það bil einn og hálfur metri. Búið var að draga um helming nótarinnar þegar einn skipverjinn, sem var með aðra hendina undir riðlinum, festi vinnuvettling í blökkinni. Hann reyndi að kippa að sér hendinni en hún var þá föst í vettlingnum og hendin dróst inn í blökkina.

Hann kallaði á félagi sína um að stöðva blökkina, en sá engin viðbrögð hjá þeim. Hann öskraði þá af öllum kröftum og hann fann að handleggurinn byrjaði að brotna inn í blökkinni. Þá urðu félagar hans varir við hvað var að gerast og stukku af stað í rofa sem var um tvo til þrjá metra frá þeim til að stoppa hífinguna.

Skipstjóri var í hliðarglugga í brú að venju og fylgdist með vinnu á þilfari en hafði brugðið sér úr glugganum, u.þ.b. tvo metra, að stjórnstækjum snurpuspils til að hífa í snurpuvírinn. Hann var við það verk þegar hann heyrði öskur og áttaði sig strax á hvað var að gerast. Skipstjóri sló út öllu spilkerfinu með neyðarrofa í brú.

Skipverjinn var þá kominn með höndina upp að öxl inn í blökkina og hékk við hana í lausu lofti þegar hún stöðvaðist. Gengu skipverjar úr skugga um að stjórnstæki blakkar væru í stöðvunarstöðu áður en spilkerfin voru endurræst til að ná hinum slasaða úr blökkinni.

Eftir slysið var kastinu sleppt niður, nótin dregin inn og siglt með hinn slasaða til Grindavíkur. Hann þurfti að gangast undir aðgerð á handlegg og öxl.

Við rannsókn kom fram

- að hinn slasaði var að troða netinu inn í blökkina þegar vettlingur hans festist í blökkinni;
- að hinn slasaði stjórnaði aðgerðum á staðnum;
- að hinn slasaði var stjórnandi blakkarinnar, en hafði farið frá stjórnstökunum til að aðstoða við netið með vitund skipstjóra
- að það vinnufyrirkomulag var hefðbundið vinnuferli;
- að færsla nótariðilsins að blökkinni getur orðið allt að 50 sentimetrar á sekúndu;
- að mikill hávaði var á vinnusvæðinu;
- að samkvæmt eftirlitsbók skipsins var athugasemd gerð af skoðunarmanni frá Söfartsstyrelsen um að hávaðamæla þyrfti spilkerfið og senda niðurstöður til stofnunarinnar í Kaupmannahöfn;
- að samkvæmt hávaðamælingu sem vélstjórar skipsins framkvæmdu um borð fyrir slysið reyndist hávaðinn vera yfir 96db vegna þeirra tækja sem í gangi voru án tillits til

annarra hljóða s.s. veðurs;

- að formleg hávaðamæling hafði ekki verið framkvæmd;
- að síðasta búnaðarskoðun fór fram 19. janúar 2001 af dönskum yfirvöldum;
- að samkvæmt reglum dönsku siglingamálastofnunarinnar (*einnig þeirra Íslensku; Reglur um hávaðamörk í íslenskum skipum nr. 179/1985*) skal hávaði ekki vera meiri en 70 db. á vinnusvæðum sem þessum;
- að skipið sem er í eigu Íslenskra aðila og með Íslenskri áhöfn, hafði verið flaggað undir grænlenzkan fána nokkrum sinnum;
- að engin opinber gögn eru til um hávaðamælingu í skipinu á vegum Íslenskra yfirvalda þann tíma sem það hefur verið undir Íslenskum fána.

Nefndarálit

Nefndin telur að við þessar aðstæður hefði mátt stöðva hífingu á neti þar sem góð yfirsýn við þessa aðgerðir er mjög mikilvæg. Þá telur nefndin mjög mikilvægt að hugað sé að því að hávaði sé innan lögbundinna hávaðamarka.

Nefndin telur óvarlegt af skipstjóra, sem hafði yfirsýn yfir vinnusvæðið, að yfirgefa hana þar sem hann sá að stjórnandi hífingar var að sinna öðrum störfum. Einnig telur nefndin óvarlegt af stýrimanni að yfirgefa stjórnþæki blakkarinnar án þess að gera viðeigandi ráðstafanir.

Tillögur 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.