

Nr. 035 / 10 Hrafn GK 111**Banaslys, skipverji fellur útbyrðis**

Skipaskr.nr. 1628
 Smíðaður: Akureyri 1983. stál
 Stærð: 680,3 brl. 1067 bt.
 Mesta lengd: 61,76 m Skráð lengd: 58,56 m
 Breidd: 9,76 m Dýpt: 6,74 m
 Vél: Wichmann 1472 kW, 1982
 Fjöldi skipverja: 27



Hrafn©Hilmar Snorrason

Gögn:
 Lögregluskýrslur
 Gögn RNS

Lokaskýrsla afgreidd á fundi 18. febrúar 2011 af Inga Tryggvasyni, Hilmar Snorrasyni, Pálma K. Jónssyni, Jóhanni Ársælssyni og Ólafi K. Ármannssyni

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

Atvikalýsing:

Þann 17. apríl 2010 var Hrafn GK 111 á togveiðum á SV miðum. Veður: N 2-3 m/sek. Ölduhæð 2-3 m.

Skipverjar voru búnir að hífa um 20 tonna hol af gulllaxi og vegna mikils afla komu hlerarnir ekki alveg réttir. Staða þeirra var lagfærð með því að slaka þeim aðeins og hífa til að horn þeirra rækjust ekki í pokann við næsta kast.

Um kl. 22:30 þegar átti að láta trollið fara aftur var keðja óklár og var ákveðið að slaka aðeins stjórnborðshleranum á meðan pokinn rann út til að laga hana. Skipverji stóð á palli í skutnum við hlerann og hafði gefið merki til stjórnanda spilsins í kofanum að það væri í lagi að slaka. Þegar stjórnandinn slakaði hleranum féll hann of mikið og hratt niður. Við þetta strekktist á upphalarakeðjunni sem lá á þilfarinu en skipverjinn í skutnum stóð fyrir innan hana þegar þetta gerðist. Upphalarakeðjan slóst í hægra læri skipverjans og svipti honum yfir lunninguna og hann lenti í sjónum við pokann.



Slysstaður, skipverjinn stóð á pallinum aftast

Skipstjórinn setti neyðarbjöllur í gang og skipverjinn sem stóð við bakborðshlerann taldi að slasaði hefði náð í hald á pokanum. Skipinu var bakkað og náð í gilsinn, hann settur í netið og pokanum lyft inn en þá kom í ljós að slasaði hafði ekki haft tak á honum. Slasaði sást síðan við hlerann og var augljóst að hann var mikið slasaður á fæti. Hann virtist fastur í keðjunni á hleranum því hann dróst með skipinu.

Skipverji klæddur í flotbjörgunarbúning fór niður skutrennuna og þegar hann kom að slasaða lá hann meðvitundarlaus á grúfu ofan á bakstroffunni. Hann náði taki á slasaða en þegar skipið seig niður að aftan og sjór þrýstist undir hann, losnaði slasaði og missti skipverjinn hann með þeim afleiðingum að hann rak burt og hvarf sjónum manna. Skipverjinn sem fór í sjóinn kom um borð aftur um stiga á síðu skipsins.

Skipstjórinn kastaði tveimur bjarghringjum með reykmerkjum í sjóinn til að reyna að merkja staðinn. Hann kallaði í Gnúp GK sem var skammt frá og óskaði eftir að þeir myndu hafa samband við VSS (Vaktstöð siglinga). Skipstjórinn bað sérstaklega um að þyrlla yrði ræst út strax.

Kl. 22:39 fékk VSS tilkynningu um atvikið og kl. 22:40 var þyrlla kölluð út. Staður skipsins var þá 62°55'449N og 024°19'219V og fram kom að slasaði væri týndur.

Eftir að hafa stýrt skipinu að fyrri bjarghringnum sem kastað hafði verið sáu þeir slasaða loks á grúfu í sjónum.

Á meðan þessu fór fram höfðu nokkrir skipverjar gert léttbát tilbúinn en við sjósetningu hans rak bátsverji sig í taug við neyðarstöðvun þannig að hún varð virk og vélin náðist ekki í gang aftur. Þeir reyndu að róa bátnum en það gekk illa. Þeim tókst síðan að ná slasaða um borð í bátinn og hífa hann um borð í skipið. Tilkynnt var um þetta til VSS kl. 23:09.

Reynd var endurlífgun með hjartastuðtæki, hjartahnoði og blástursaðferð, þar til þyrllan TF-GNÁ kom kl. 23:56 með lækni um borð, en án árangurs.

Læknirinn kom um borð í skipið á stað, 63°02'N og 24°06'V og kl. 00:10 úrskurðaði hann skipverjann látinn.



TF-GNÁ©lhg

Við rannsókn kom fram:

- að hlerinn féll niður undir sjávarmál;
- að hlerinn var 3,9 tonn og upphalarakeðjan var 9 mm að sverleika;
- að skipverjinn stóð eins og myndin hér að neðan sýnir þegar atvikið átti sér stað. Næsta mynd sýnir upphalarakeðjuna bakborðsmegin og hvernig hann stóð fyrir innan keðjuna;



Pallur bakborðsmegin og upphalarakeðja. Staðið fyrir innan hana.

- að fram kom hjá skipstjóra að atvikið hafi ekki gerst við venjulegar aðstæður. Yfirleitt þurfi ekki að hreyfa hlera á meðan trollið er gert klárt til köstunar en í

Þessu tilfalli var um mjög stórt hol að ræða (20 tonn af gulllaxi) og þá eiga þeir til að falla ekki rétt á pláss í gálga. Það gerðist í þessu tilfalli;

- að hífingunni var stjórnað úr svokölluðum kofa stjórnborðsmegin og hafði stjórnandi vindunnar góða yfirsýn á hlerann en ekki skipverjann né hvernig keðjurnar lágu. Stjórnandinn sá aðeins höfuð hans en sá vel þegar hann tók útbyrðis;



Útsýni úr kofa. Gula örin sýnir slyssað.

- að um var að ræða handvirka stjórnun vindu og var stjórnandi hennar með um viku reynslu í þessu starfi. Fram kom að þegar hann sá hvað verða vildi setti hann handfangið í hífistöðu en þrátt fyrir það féll hlerinn áfram. RNS fékk áhöfnina til að reyna að framkalla aftur þessa atburðarrás og í einni prófuninni gerðist það að hlerinn hélt áfram niður þrátt fyrir að hífistaða var komin á stöngina. Eftirfarandi upplýsingar eru frá framleiðanda:

Handvirk stjórnun samastendur af eftirfandi:

1. *Handfang sem velur snúningsátt (Hífa er alltaf að taka handfang að sér) og gefur start merki, ef handfangið er tekið úr núllstöðu. Handfangið er með gormlestun sem setur það í núllstöðu þegar því er sleppt.*
2. *Valrofi er fyrir samkeyrt eða sérkeyrt. Samkeyrt þá er báðum vindum stjórnað með öðru handfanginu (alltaf Sb handfang). Þá er hvorri vindu fyrir sig stjórnað með viðkomandi handfangi.*
3. *Kraft viðnám. Kraft viðnám er stilli frá 0 til 10 og gefur vindunni kraft (torque) frá 0 til 100 % átak*

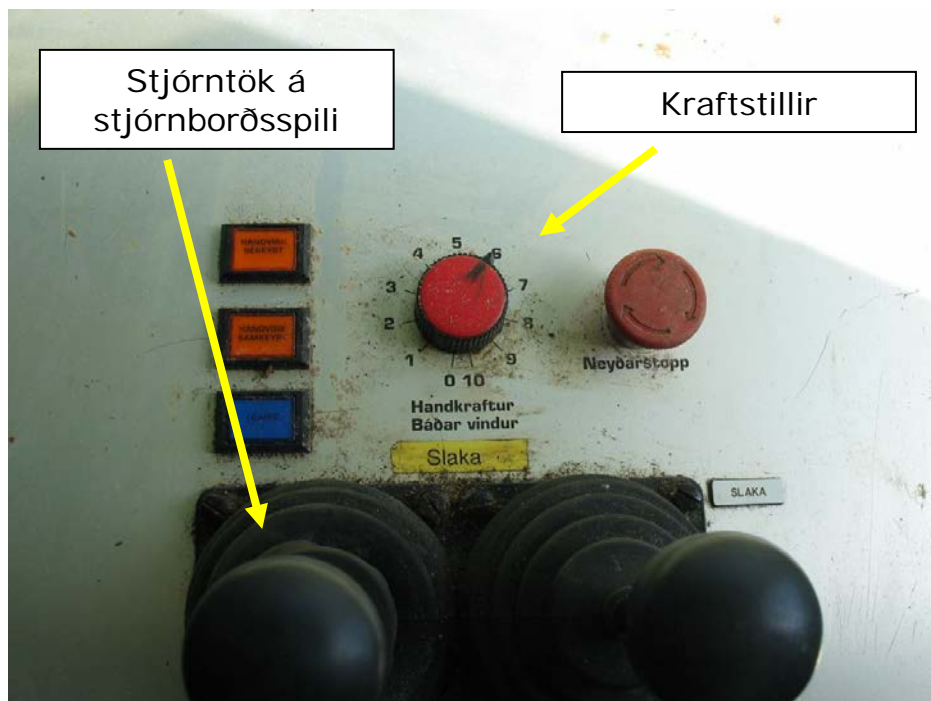
Rafmagns togvindum frá Naust Marine er gefið bæði hraðamerki og kraftmerki. Hraðamerkið segir hversu hratt vindan á að fara og kraft merkið hversu sterk hún er.

Ef kraftmerkið er minna en byrðin er hraðinn ekki skilgreindur á vindunni með hraða merkinu heldur byrðinni.

Þegar kveikt er á vindunni og tekið er í handfangið gerist eftirfarandi:

- 1. Ef stjórnþúnaður er í lagi kemur merki að opna bremsu með lofti og „run“ merki er gefið á mótör. Hraðamerki er gefið í hlutfalli við færsluna á handfanginu. Vindan fer að snúast í þá átt sem beðið er um. Það tekur u.þ.b 1 til 2 sek að opna bremsuna og ef menn eru óþolinmóðir og gefa meira hraðamerki (Færi handfangið lengra) þá fer vindan harkalegar af stað.*
- 2. Ef handfanginu er sleppt (sett í núllstöðu) kemur merki að loka bremsum (Lokunartími á þessum bremsum er 1 til 2 sek) hraða merki er sett í núll og mótörinn reynir að halda vindunni á núll hraða meðan bremsa lokar. Eftir 5 til 10 sek hættir mótörinn þessu og straumur tekin af (Run merkið fer af). Þá á bremsa að vera lokuð.*
- 3. Kraftstillið setur hámarks kraft sem vindan gefur. Ef kraftstillið er sett á minni kraft en byrðin er sem vindan fær á sig þegar bremsan er opnuð ræður vindan ekki við byrðina og það rennur út af vindunni (hraðinn ræðst af byrðinni).*

Kraftstillið var stillt á 6 þegar komið var að þessu í Hrafni Gk sem er meira en nóg til að hraðinn ákvarðist af hraðagildinu en ekki byrðinni sem var hlerinn í þessu tilfelli.



- að fram kom að líklega hefði slökun vindunnar verið of mikil þ.e.a.s. að stjórnstönginni hafi verið ýtt of mikið fram og síðan hafi bremsubúnaður hugsanlega brugðist;
- að hárfín lína er á milli þess að hafa fullkomna stjórn á slökun hlerans og að missa hann ekki niður. Hreyfa þurfti stöngina örlítið og bíða eftir ákveðnu hljóði í spilunum áður en farið var með hana lengra. Ef þetta væri ekki gert svona myndi hlerinn falla hratt niður;
- að ósk RNS gerðu skipverjar ítrekaðar prófanir á vindunni til að athuga hvort hægt væri að framkalla sömu aðstæður og gerðust við slysið. Í ljós kom að þegar slakað var hlera úr gálga reyndist svörun vindanna vera misjöfn og fyrir kom að hlerinn féll áfram um tíma þótt stöngin hefði verið sett í hífistöðu einhverjum augnablikum áður;
- að stjórnandi vindunnar var vanur á skipinu en hafði litla reynslu við að stjórna vindunum. Hann hafði fengið tilsögn yfirmanna og fram kom að honum hafði gengið ágætlega að stjórna vindunum;
- að fram kom það mat að bremsubúnaður vindunnar hafði lengi verið til vandræða, sérstaklega þegar ágjöf og bleyta var aftur á skipinu. Þetta lýsti sér með þeim hætti að þegar búið var að hífa hlerana upp héldu bremsurnar ekki og þeir féllu eitthvað niður aftur. Ítrekað höfðu verið gerðar athugasemdir við þetta ástand af skipverjum og var þá reynt að herða á bremsunum en það virkaði aldrei sem fullnægjandi viðgerð. Þetta átti þó ekki við í þetta skiptið og fram kom hjá skipstjóra að verklagsreglur við þessu ástandi væru þær að enginn færi aftur fyrir spilin fyrr en hlerinn væri tryggilega fastur í gálga og spiltromlan föst;
- að eftir slysið var stjórnubúnaður vindunnar yfirfarinn af framleiðanda og var svokallaður „rammp tími“ (viðbragðstími) stuttur úr 5 sek. í 1 sek. *Þetta er sá tími sem tekur vinduna að fara úr kyrrstöðu í fulla ferð. Ef þessi tími er langur þá vilja menn biðja um meiri hraða en nauðsynlegt er. Vindan er líka svifaseinni og er þetta venjulega stillt á 1-2 sek. Þessi tími hefur ekkert með biðtímann á bremsum að gera því ef stjórnskafi er sett í miðstöðu koma bremsur strax á;*
- að sögn skipstjóra voru verklagsreglur settar eftir slysið. Öryggis kedja er alltaf sett á hlerana þegar þeir koma í gálga og ekki losuð aftur fyrr en trollið er tilbúið til köstunar og upphalarakedjan alltaf sett út fyrir lunningu. Einnig var sett skúffa (*sjá mynd*) á lunninguna til að draga upphalarakedjuna í til að hún lægi ekki á þilfarinu;
- að skipverjinn var með hjálm en hvorki með öryggislínu né í vinnuflotgalla enda lágu ekki fyrir neinar verklagsreglur um það. Á þessum tíma átti aðeins að nota líflínu ef ytri aðstæður væru slæmar og þá aðeins við vinnu í rennu. Eftir atvikið voru settar reglur um að alltaf skildi nota líflínu við störf í rennu. RNS hefur undir höndum eftirfarandi reglur frá nokkrum skipum um vinnu á togþilfari: *Nota skal öryggishjálma og flotgalla við vinnu á togþilfari og líflínu við vinnu í skutrennu og við toghlera;*
- að skipverjinn sem fór í sjóinn í björgunarbúningi eftir slasaða hafði ekki öryggislínu í sér enda ekki tiltæk sérstök lína á þessu svæði í svona aðgerð. Annar skipverji fór einnig í björgunarbúning en fór ekki í sjóinn;



- að misjafnt mat var hjá skipverjum um hvort þjálfun á notkun léttbáts væri næg um borð;
- að samkvæmt krufningarskýrslu voru dánarorsök skipverjans drukknun og meðvirkandi þáttur mikið blóðtap vegna opins fótbrots.

Nefndarálit:

Nefndin ályktar ekki í málinu.

Sérstakar ábendingar:

Nefndin bendir skipstjórnarmönnum á mikilvægi þess að haldnar séu reglulega björgunaræfingar um borð er varðar notkun á léttbát og viðbragðsáætlanir þegar maður fer fyrir borð (MOB).

Nefndin hvetur sjómenn til að útbúa og hafa tiltækar líflínur sem nota má ef menn þurfa að fara til björgunar í sjó.