

Nr. 149 / 10 Árni Friðriksson RE 200***Skipverji slasast á hendi***

Skipaskr.nr. 2350 IMO nr. 9192404
Smíðaður: Chile 2000, stál
Stærð: 980 brl. 2233 bt.
Mesta lengd: 69,9 m Skráð lengd: 62 m
Breidd: 14 m Dýpt: 10,3 m
Vél: Caterpillar 4408 kW, 1999
Fjöldi skipverja: 24

Gögn:

Gögn RNS



Árni Friðriksson ©Hilmar Snorrason

Lokaskýrsla afgreidd á fundi 8. apríl 2011 af Inga Tryggvasyni, Hilmar Snorrasyni, Pálma K. Jónssyni og Jóhanni Ársælssyni

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

Atvikalýsing:

Þann 22. nóvember 2010 var rannsóknarskipið Árni Friðriksson RE 200 við rannsóknir með botntroll á Sporðagrunni. Veður: Breytileg átt 2 m/s og sjór 0,5 m.

Skipverjar voru að hífa inn trollið og þegar hlerarnir voru komnir í gálga ætlaði einn þeirra að lása úr bakborðshleranum. Þegar hann teygði sig í dauðalegginn féll hlerinn og brakketið á honum lenti á hægri handlegg skipverjans sem varð á milli þess og lunningar. Skipverjinn hlaut beinbrot og opið sár og siglt var með hann til Siglufjarðar.

Við rannsókn kom fram:

- að skipverjar voru að gera tilraunir með óvenju stóra toghlera;
- að slasaði sagðist hafa beðið í skjóli þar til bremsan færi á tromluna og hann hafi klárlega heyrt „hvissið“ í þrýstilofti tjakkanna. Hann telur sig muna að hafa heyrt einhver „læti“ fyrir aftan sig í þann mund sem hlerinn féll og dró hann að lunningunni þar sem handleggurinn losnaði;
- að slasaði sagði að um borð væri þeim kennt að hlusta eftir bremsunni og bíða í smá stund áður en þeir færu aftur á hlerann;
- að spilmaðurinn sagðist hafa híft eins og venjulega. Hann hafi ekki slakað og öll hífingin verið eðlileg. Hann hafi ekki séð neitt óeðlilegt í ferlinum fyrr en hlerinn pompaði niður eftir að skipverjinn var farinn að fást við dauðalegginn. Spilmaðurinn sagðist ekki hafa orðið var við þegar bremsan fór á vinduna eftir að hann stöðvaði hana. Hann sagði að ekki væri hægt að fylgjast með bremsunni nema að mjög grant væri horft á myndavélaskjáinn

en þar sjáist þessi litla færsla sem verður á bremsuborðunum. Það er ekkert ljós eða merki í stjórnborði sem sýnir hvenær bremsan hefur fest tromluna.

- að togvindurnar eru rafdrifnar með loftstýrðum bremsum. Bremsunum eru gefnar fimm sekúndur til að festa tromluna áður en afl mótorsins þrýtur þegar straumur er rofinn af honum. Þessum seinkunarbúnaði til straumrofs á mótornum er stjórnað af fyrirfram forrituðum hugbúnaði.
- að sögn yfirvélstjórans var úthald skipsins stöðvað á meðan gerð var mikil bilanaleit og prófanir á togvindunum. Þrátt fyrir ítrekaðar slakanir og hífingar á hlerunum kom engin truflun fram á hvorugri vindunni. Skipt var um báða loftstýriloka á bakborðvindu þar sem grunur lék á að ryk sem fannst í þeim gæti hafa verið orsakavaldurinn. Báðir loftstýrilokarnir fyrir stjórnborðs vinduna voru hreinsaðir en það var ekki skipt um þá af því þeir voru yngri en hinir. Við reynslu hífingar eftir þessa viðgerð kom fram svipuð bilun á stjórnborðsvindu þannig að hlerinn féll en þá sá spiltölvan um hífinguna. Svipuð truflun fannst ekki aftur og var hugbúnaður vindanna uppfærður;
- að spilmaður sagði að þegar stjórnborðshlerinn féll hafi hann ekki verið stöðvaður fyrr en straumur var settur á mótörinn;
- að þar sem yfirvélstjóri taldi að ekki hafi fundist óbyggjandi skýringar á biluninni fór hann þess á leit að settar væru frekari skorður við því hvenær skipverjar mættu fara á hlerann. Sett var ný regla þar sem skipverjum var gert að bíða í tíu sekúndur áður en þeir færu að hleranum til að tryggja að straumur væri örugglega farinn af mótornum og bremsan héldi hleranum eins og hún á að gera.

Nefndarálit:

Nefndin telur líkur á því að bilun eða truflun hafi orðið í bremsubúnaði vindunnar.