

Nr. 124 / 09 Guðmundur í Nesi RE 13***Skipverji slasast við vinnu á trollþilfari***

Skipaskr.nr. 2626
Smíðaður: Tomrefjord Noregi 2000 stál
Stærð: 1315 brl. 2464,4 bt.
Mesta lengd: 66 m Skráð lengd: 59,43 m
Breidd: 14 m Dýpt: 8,67 m
Vél: Wärtsilä 5520 kW, 2000
Fjöldi skipverja: 18



Guðmundur í Nesi ©Hilmar Snorrason

Gögn:
Lögregluskýrslur
Gögn RNS

Lokaskýrsla afgreidd á fundi 20. ágúst 2010 af Inga Tryggvasyni, Hilmar Snorrason, 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 22. október 2009 var Guðmundur í Nesi RE 13 við togveiðar á Hampiðjutorgi um 90 sml vestur af Bjargtöngum. Veður: NA 20 m/sek.

Verið var að skipta á milli trola og átti að taka dauðalegginn á milli grandara úr og hífa hann aftur til að ganga frá honum. Pokagilsí var húkkað í stroffu fremst í dauðalegginn og byrjað að hífa í gilsinn. En þá slitnaði stroffan og kastaðist gilskrókurinn aftur þilfarið og lenti á fæti skipverja sem átti leið yfir það. Skipverjinn virtist vera fótbrotninn og var fluttur með þylu í land en við læknisskoðun kom í ljós að hann mikið marinn og bólginn.

Við rannsókn kom fram:

- að stroffan sem notuð var til verksins var gerð úr nýju 16mm kolllínutógi splæstu í hringstroffu. Slitþol þess er sagt 3,4 til 4,4 tonn misjafnt eftir framleiðanda. Stroffunni var slegið á sem einskonar vasi og báðar lykkjur settar í krókinn. Tógið er tvöfalt í króknum og ef átakið dreifist jafnt getur slitþol þess verið allt að helmingi meira en upp er gefið á einföldum enda;
- að sögn slasaða var hann á leið yfir þilfarið við miðuggann um 20 metrum aftan við gilskrókinn. Slasaði sagðist hafa staldrað við þegar hann sá að slakað var í stjórnborðsgrandaravindu en bakborðsvindan hreyfðist ekkert og stóð þá í skotlínu hífingar. Í sömu mund og hrópað var aðvörun í kallkerfið þá slitnaði stroffan og krókurinn kastaðist aftur þilfarið;

- að spilmaður, sem sagðist hafa þjáðst af sjóveiki, var í fyrsta túr á skipinu og þetta var með fyrstu hífingum hans um borð. En hann hafði lokið samskonar aðgerð á stjórnborða en þá var skipstjórinn honum til aðstoðar. Spilmaðurinn sagðist ekki hafa vitað að notuð var tógstroffa en hann hafi gefið sér að notaður væri keðjuvasi eins og hann var vanur á öðrum skipum. Hann taldi sér því óhætt að hífa og slaka ekki alveg jafnt og jafnvel getað dregið grandarann ofan af vindunni eftir að hafa skrúfað átakið niður. Hann sagðist hafa verið búinn að hífa það langt að krókurinn var nær sýnilegur undan efrapílfari. Hann sagðist oft hafa gert þetta með samskonar búnaði en í öllum tilfellum hafi verið notaður keðjuvasi en ekki tóg. Brotþol 13 mm stuttleggja keðju er liðlega 20 tonn (hífingarkeðja frá Parsons CN-1013) og er það því nær helmingi meira þegar hringstroffa er notuð sem vasi. Æskilegt er að styrkleiki stroffu sé í samræmi við afl vindu;
- að spilmaður sagði að grandaravindurnar væru þannig búnar að þegar átakið hefur verið skrúfað niður er hægt að draga niður af þeim án þess að átakið sé mjög mikið. Þetta er notað þegar verið er að kasta trollinu og það tekur í grandarana. Þessi eiginleiki (fríslökunarbúnaður) verður samt ekki virkur fyrr en slakað hefur verið með handfangi hverrar vindu þó átakið hafi verið skrúfað niður;
- að þetta staðfesti skipstjórinn en sagði að það þyrfti ekki að slaka með stjórnstöngum fyrst til að virkja búnaðinn. Hann sagðist hafa litið á stjórnþúnað vindunnar eftir slysið og séð að átakið hafi ekki alveg verið skrúfað niður. Það hafi örlítið trukk verið enn þá á vindunni og hún því ekki verið alveg átakslaus. Skipstjóri sagði að það sæist mjög illa á tromlurnar á þessum vindum þar sem skuggi væri á þeim og mjög erfitt er að sjá á skjá í brúnni hvort þær snúist;
- að fram kom að talstöðvarsamband milli spilmanns og verkstjórnanda á þílfari hafi virkað illa og lýsing við grandaraspilið hefði ekki verið góð;
- að skipstjóri taldi að afl pokavindunnar gæti verið 15 tonn;
- að skipstjórinn sagði að eftir óhappið væri grandarinn dreginn á höndum aftur þílfarið til að koma dauðaleggnum í geymslu.

Nefndarálit:

Orsök slyssins voru röng vinnubrögð við hífingu sem líklega stöfuðu af ókunnugleika stjórnanda spilsins og þá var styrkur tógsins ekki nægur með tilliti til afls vindunnar.