

Nr. 19-099 S 062 Sólberg ÓF 1***Skipverji slasast á höfði***

Skipaskr.nr. 2917
IMO: 9774642
Smíðaður: Tyrkland, 2017, stál.
Útgerð: Rammi hf.
Stærð: 3719,5 bt.
Mesta lengd: 79,85 m Skráð lengd: 70,92 m
Breidd: 15,41 m Dýpt: 9,10 m
Vél: Wartsila, 4640 kW 2016
Fjöldi skipverja: 35



Sólberg © Brimbarinn

Gögn:

Gögn RNSA

Lokaskýrsla afgreidd á fundi 1. nóvember 2019 af Geirþrúði Alfreðsdóttur, Inga Tryggvasyni, Hilmari Snorrassyni og Pálma K. Jónssyni

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

Atvikalýsing:

Þann 17. apríl 2019 var frystitogarinn Sólberg ÓF 1 á togveiðum á Vestfjarðamiðum. Veður: A 1 m/s.

Skipverjar voru að hífa inn trollið eftir að lás hafði brotnað í toghlera þegar einn þeirra fékk gilskrók í höfuðið. Skipverjinn var með lokaðann öryggishjál.

Skipverjinn kastaði upp nokkrum sinnum fljótlega á eftir og fann fyrir doða í höfði, svima og verk í hálsi eftir höggið. Í ljós kom að hann fékk heilahristing og slasaðist á hálsi auk slits og/eða samfalls á hálsliðum;

Við rannsókn kom fram:

- að þrjár gilsavindur voru staðsettar aftan við brú skipsins og gilskrókarnir tengdir við lítil spil (streðarar) staðsett aftur á skut sem sjá um að draga gilsana aftur. Þegar gilsarnir eru ekki í notkun hanga þeir strekktir lárétt fyrir ofan togþilfarið og tengdir við streðarana. Þeir eru glussadrifnir en gilsavindurnar rafdrifnar, tímastillir er á þeim og eftir ákveðinn tíma drepa gilsavindurnar á sér. Ef þær eru ekki í notkun fer rafmagn af glussadælunni fyrir streðarana en við það féllu gilsarnir niður að togþilfarinu;
- að allir hásetarnir á vaktinni voru við vinnu framarlega í rennunni þegar slasaði fékk gilskrókinn í höfuðið;
- að skipverjinn var með nýlegan öryggishjál tengdan kallkerfi sem brotnaði ekki en rispaðist;

- að gilskrókurinn vó 12 kg og féll úr fimm til sex metra hæð;
- að eftir slysið var tímastillingum á gilsavindunum breytt og lengt upp í 40 mínútur. Einnig var tekið upp annað vinnufyrirkomulag og gilsarnir ekki dregnir eins aftarlega og áður til geymslu heldur hafðir fyrir ofan flottromluna þar sem þeir geta ekki fallið niður á þilfarið;
- að fram kom að ekki hafði verið gert sérstakt áhættumat fyrir skipið. Fram kom hjá skipstjóra að eftirlitsaðilar hefðu aldrei spurt eftir áhættumati við skoðanir.

Nefndarálit:

Orsök slyssins var að búnaðurinn var ekki rétt stilltur og því hættulegur.

Nefndin hefur ítrekað hvatt útgerðarmenn og skipstjóra til að framkvæma áhættumat um borð í skipum sínum í samræmi við reglugerð nr. 200/2007 um ráðstafanir til að stuðla að bættu öryggi og heilsu starfsmanna um borð í skipum.

Tillaga í öryggisátt:

Þar sem útgerðir og áhafnir skipa þeirra virðast almennt ekki framkvæma áhættumat um borð í skipum sínum auk þess sem ekkert sérstakt eftirlit er með slíku telur nefndin tilefni til að gera eftirfarandi tillögur til Samgöngustofu í öryggisátt:

1. Gert verði sérstakt kynningarátak fyrir útgerðir um gerð og framkvæmd áhættumats samkvæmt reglugerð.
2. Að skoðunarstofur verði upplýstar um ákvæði reglugerðar nr. 200/2007.
3. Að fært verði inn í skoðunarskýrslur upplýsingar um úttektir á framkvæmd áhættumats við árlegar skoðanir á skipum.