

**Nr. 2023-040-S-023 Baldvin Njálsson GK 400*****Skipverji slasast***

Skipaskr.nr. 2992 IMO nr. 9894210  
Smíðaður: Vigo Spáni 2021 stál  
Stærð: 2880 BT  
Mesta lengd: 66,16 m Skráð lengd: 61,32 m  
Breidd: 16,00 m Dýpt: 9,38 m  
Vél: Wärtsilä 2999 kW, 2020  
Fjöldi skipverja: 14

**Gögn:**

Gögn RNSA  
Lögregluskýrsla

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

***Atvikalýsing:***

Þann 1.7.2023 var Baldvin Njálsson GK 400 á siglingu til fiskveiða. Veður: Norðan 8 m/sek og ölduhæð 1,5 m.

Skipverjar voru að undirbúa skipið til veiða og var einn skipverjinn að aðstoða við að setja saman færiband við hausara þegar færibaldið fór af stað. Við það flæktist vettlingur skipverjans í drifhjóli færibandsins og dróst höndin með. Handleggur skipverjans dróst upp að öxl þar til aðrir skipverjar urðu varir við slysið og stöðvuðu færibaldið. Þeir náðu að skera öxulinn í sundur, losa höndina og koma skipverjanum inn í stakkageymslu þar sem hann var verkjastilltur. Var kallað á aðstoð Landhelgisgæslunnar og var þyrla komin um 50 mínútum síðar. Hinn slasaði hlaut opin brot á vinstri handlegg.

***Við rannsókn kom eftirfarandi fram:***

- Þegar unnið var við búnað á vinnsluþilfarinu án þess að vinnsla væri í gangi, svo sem þegar verið var að þrifa, voru færiböndin tekin í sundur og driföxlar og tannhjól því óvarin. Sjá mynd 1 og 2.
- Sú hætta var fyrir hendi að hægt var að reka sig í rofa og setja færibaldið í gang. Þetta færiband var hægt að gangsetja á tveimur stöðum.



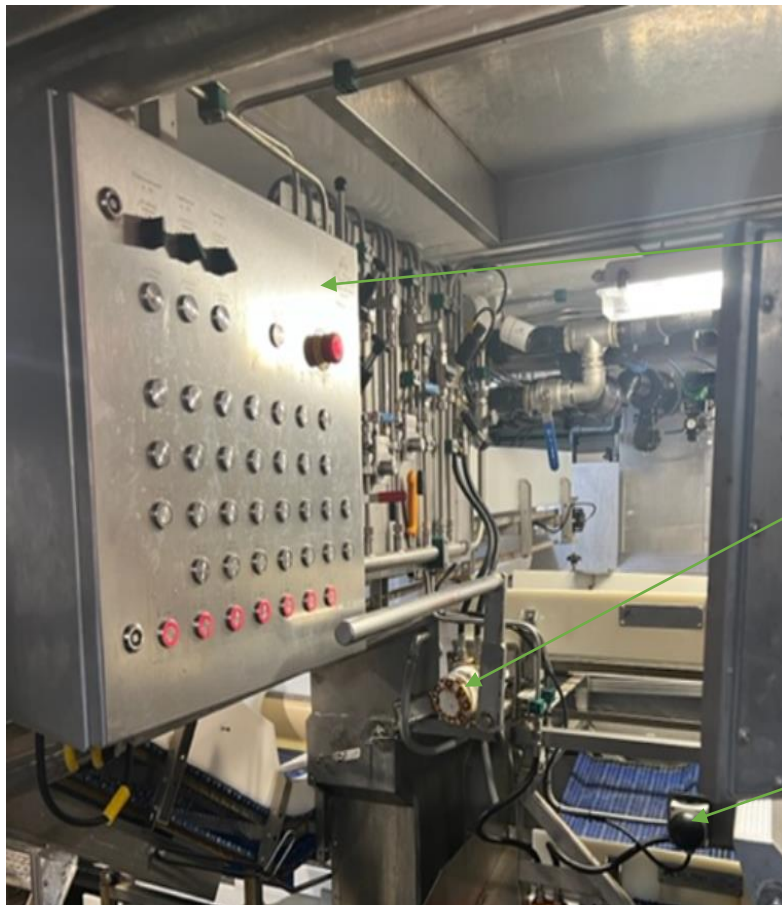
Tannhjól á  
driföxli sem  
vettlingur  
festist í.

Mynd 1



Til að losa hinn slasaða  
þurfti að skera öxulinn í  
sundur og spenna hann  
upp

Mynd 2



Í þessa töflu var settur hnappur sem þarf að virkja til að gera þrýstirofann virkan.

Drifmótor færíbandsins sem olli slysinu

Þrýstirofi (fótrofi) sem notaður er til að setja færíbandið af stað. Slysið varð með þeim hætti að hinn slasaði rakst óafvitandi í rofann og ræsti öxul færíbandsins

Mynd 3

- Öll færíbönd millipílvars voru drifin áfram með háþrýstiolúkerfi (glussakerfi)
- Eftir atvikið var strax settur loki á olíulögnina að viðkomandi færíbandi sem gerir drifbúnað þess óvirkan á meðan unnið er við það. Lokinn kemur í veg fyrir að færíbandið fari í gang reki einhver sig í þrýstirofann. Einnig var settur tímaliði sem afvirkjar þrýstirofana ef þeir eru ekki notaðir í 5 mínútur.
- Vinnulagi var strax breytt og sú vinnuregla tekin upp að slökkva á vökvakerfi vinnslupílvars á matartímum og þegar vinnsla er ekki í gangi.
- Kerfinu var breytt á þann hátt að þegar það er ræst og menn fara að vinna þá eru þrýstirofarnir ekki virkir. Þarf að virkja þá sérstaklega við hvert kerfi með rofa sem staðsettur er í stjórnstöflu. Á það að koma í veg fyrir að menn rekist óvart í þrýstirofann og setji böndin þannig af stað.

**Nefndarálit:**

Ástæða slyssins er að færibaldið fór af stað á meðan skipverjinn var með höndina á drifhjóli þess.

**Tillaga í öryggisátt:**

Rannsóknarnefnd samgönguslysa beinir því til Samgöngustofu að þrýstirofar við færibönd séu útbúnir með þeim hætti að þá þurfi að virkja sérstaklega og að slíkt ákvæði verði fært inn í viðeigandi reglugerð.

*Lokaskýrsla afgreidd á fundi 5. febrúar 2024 af Guðmundi Frey Úlfarssyni, Hilmari Snorrasyni, Pálma Jónssyni, Hirti Emilssyni og Jóni Finnbjörnssyni.*