



Skýrsla um slys

Málsnúmer: **24-01-S-002 Blængur NK 125**

Dags: **4. febrúar 2024**

Staður: **SA mið**

Lýsing: **Togvír slæst í skipverja**

Rannsókn samkvæmt lögum nr. 18/2013 skal eingöngu miða að því að leiða í ljós orsakir samgönguslysa og samgönguatvika, en ekki að skipta sök eða ábyrgð, með það að markmiði að draga úr hættu á sams konar slysum og atvikum og afleiðingum sambærilegra slysa. Skýrslum rannsóknarnefndar um rannsókn einstakra slysa og atvika skal ekki beitt sem sönnunargögnum í dómsmálum.

Samantekt

Þann 4. febrúar 2024 var Blængur NK á veiðum á suðausturmiðum. Verið var að hífa hlera í gálga þegar togvír slitnaði og slóst í skipverja. Skipverjinn fékk aðhlynningu um borð en var fluttur í land fjórum dögum síðar eða þann 8. febrúar. Veður NA 13 m/s og nokkur sjór.

1. Helstu staðreyndir

Skipaskrár. nr. 1345

Útgerð: Síldarvinnslan

Smíðaður: Astillaros Luzuriaga Spánn

Stærð: 1723 BT

Mesta lengd: 78,9 m Skráð lengd: 71,0 m

Breidd: 11,6 m

Vél: Wartsila 1999, 3680 kW

Fjöldi skipverja: 26



Gögn: Sjúkratryggingar Íslands

Atvik sjómenn

Upptökur úr öryggismyndavél

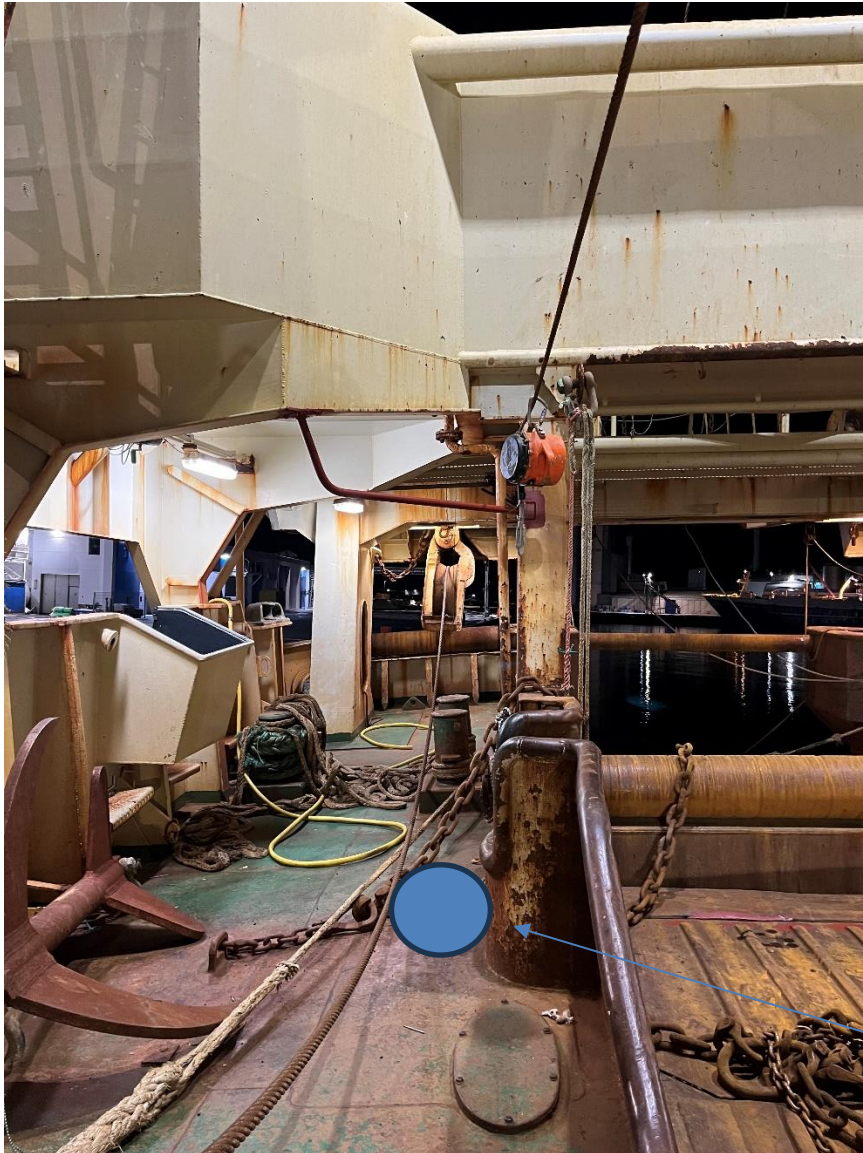
Skýrsla Síldarvinnslunnar

2. Atvikalýsing

Þann 4. febrúar kl 22:45 var verið að taka hlera í gálga en búið var að lása úr þeim og byrjað að hífa í grandara. Á togþilfari voru fjórir menn. Tveir bakborðsmegin og tveir stjórnborðsmegin.

Umrætt sinn gekk allt eðlilega stjórnborðsmegin en upphalarinn bakborðsmegin var klemmdur milli afturlunningar og hlera. Til þess að losa upphalarann þurfti að slaka bakborðshleranum örlítið og hífa í hann aftur. Skipverjarnir sem stóðu stjórnborðsmegin voru búnir að koma sér fyrir á hefðbundnum stöðum og þeir sem voru bakborðsmegin voru viðbúnir því að slakað yrði í hlerann hjá þeim.

Fyrir mistök var slakað í stjórnborðshlerann og slitnaði togvírinn þeim megin og slóst í (féll á) skipverjann sem framar stóð utan við rennuna. Mynd 1 sýnir staðsetningu skipverjans þegar vírinn slitnaði.



Mynd 1

3. Greining

Vitað var að kósi í auga togvírsins var sprunginn og orðinn lélegur. Þeim hluta vírsins sem slitnaði var fargað og því var ekki hægt að taka hann til rannsóknar. Það kom einnig fram að eftir að búið var að tengja botnvörpuna við grandaraspilin var hlerinn hífður upp á sömu átakstillingu og þegar botnvarpan var aftan í hlerum. Það að híft var í rangan hlera flokkast sem mannleg mistök og var útilokað að þeir sem stóðu stjórnborðsmegin hefðu getað brugðist við á réttan hátt. Gerð var rannsókn á atvikinu af útgerð og áhöfn og var gripið til margvíslegra aðgerða til að fyrirbyggja að slyss sem þessi endurtaki sig.

Þar segir í niðurstöðum innri rannsóknar á slysinu (bein tilvitnun í skýrslu útgerðar):

- „Hjálmurinn bjargar að öllu líkindum að ekki fór verr, þó er erfitt að staðfesta á myndum hvar vírinn lendir á manninum, ekki sáust nein ummerki á öryggishjálmi eftir atvikið.

Maðurinn fær slæman heilahristing í atvikinu sem erfitt er að að skýra með öðrum hætti en að vórin falli í höfuð mannsins.

- *Við rannsókn hafa komið fram tækifæri þar sem hægt er að bæta verklag og vinnuástandu sem lánmarka líkur á atvikum sem þessu. Sjá aðgerðir.*
- *Líklegt er að það hafi verið komnir veikleikar í kósu og splæs við auga sem var þess valdandi að augað gaf sig.*
- *Skipt var um togvira í lok apríl 2023. Viðmiðið er að endurnýja togvira á 12 mánaðar fresti.*
- *Í upphafi veiðiferðar 3. janúar 2024 voru hlerar endurnýjaðir og var þá splæst upp á báðum togvörum.“*

Aðgerðir sem framkvæmdar voru strax

Vírar, splæs og augu yfirfarin ásamt því að splæst voru ný augu og skipt um kósa.

Aðgerðir eftir að komið var í land og að lokinni greiningu útgerðarinnar

Togvír stytur um 200 metra og gengið úr skugga um að hann væri í lagi.

Fundnir voru öflugri kósar sem síður eiga að brotna.

Komið var fyrir upphengju/slá fyrir togvír milli blakkar og flugbrautar til að lágmarka hættu á að togvír falli á vinnusvæði sjómanna.

Verklag við umhirðu víra yfirfarið.

Verklag á þilfari ef hreyfa þarf togspil eftir að menn eru komnir aftur í skut var yfirfarið og þau ekki hreyfð fyrir en staðfesting liggja fyrir um að skipverjar séu á öruggu svæði. Jafnframt að taka tillit til þess átaks sem er á hlera þegar hann er hífður upp.

Gert var við öryggismyndavél stjórnborðsmegin sem víaði aftur í skut en var biluð þegar atvikið varð.

Haldinn var öryggisfundur með báðum áhöfnum Blængs áður en farið er í næstu veiðiferð og slysið rætt.

Aðrar aðgerðir

Verklag um umönnun slasaðra eftir höfuðhögg var bætt.

Að auki var verklag um varðveislu þess búnaðar sem gefur sig bætt og lögð áhersla á að slysstaður sé vel myndaður áður en vinna hefst aftur.

4. Niðurstaða

Samverkandi þættir sem fóru saman áttu allir þátt í slysinu. Kósi í auga togvirsins var skemmdur, slakað var fyrir mistök í rangan hlera þar sem skipverji stóð á hættusvæði og híft var með of miklu átaki.

Að hálfu áhafnar og útgerðar var gerð góð og ítarleg greining á atvikinu.

Lokaskýrsla var afgreidd á fundi 18. október 2024.

Hilmar Snorrason

Pálmi Jónsson

Hjörtur Emilsson

Jón Finnbjörnsson