

## 102/00 - M.b. Benjamín Guðmundsson SH-208

Benjamín Guðmundsson SH-208, skipverji slasast við löndun

### M.b. Benjamín Guðmundsson SH-208

**Skipaskr.nr.:** 1318

**Smíðaður:** Hafnarfirði 1973 úr stáli

**Stærð:** 58,52 brl; 52,00 bt

**Lengd:** 21,78 m **Breidd:** 4,80 m **Dýpt:** 2,55 m

**Vél:** Caterpillar 300,00 kW **Árgerð:** 1988

**Annað:**

**Földi skipverja:** 3



Benjamín Guðmundsson ©Alfons Finnsson

### Atvikalýsing

Hinn 13. nóvember 2000 var m.b. Benjamín Guðmundsson SH-208 við bryggju í Ólafsvík. Veður: SV - gola.

Skipverjar voru að taka um borð ís og færa til tóm kör. Var eitt kar með ís komið niður í lestina og tekið til við að færa tvö tóm kör sem voru í lestinni. Var búið að húkka í körin og byrjað að hífa þegar sá sem í lestinni var kallaði og bað um að slakað yrði. Í stað þess að slaka voru körin hífð upp í lúkukarm og þar stöðvað. Skullu körin á skipverjanum í lestinni þegar þeim var lyft svo að hann slasaðist talsvert.

Skipverjar kölluðu ekki á aðstoð heldur fóru sjálfir í að lyfta hinum slasaða upp úr lestinni í fiskkari, komu honum í bifreið og fluttu hann á Heilsugæslustöð Ólafsvíkur til aðhlynningar. Hinn slasaði var síðan fluttur með þyrlu til Reykjavíkur.

### Við rannsókn kom fram

- að körin, tvö, voru ekki alveg undir lúkuopi þegar hífa átti og þurfti að halla þeim lítilsháttar í átt að lúkuopi þegar híft var. Skipverjinn var að halla körunum þegar slysið varð;
- að hífing á körunum hafði verið stöðvuð þegar körin voru að komast í lúkuop og átti að slaka að beiðni skipverjans sem var í lestinni en vegna mistaka var híft;
- að staðsetning stjórnækja fyrir vinduna er með þeim hætti að ekki sést frá þeim niður í lestina nema að litlu leyti;
- að oftast var boðum komið á milli þeirra, sem í lestinni voru og stjórnanda vindu, með hrópum en ekki bendingum;
- að sá sem stjórnaði hífingunni sagði að kallað hafði verið að slaka en hann hefði híft óvart, þar sem hann var að teyja sig fram til að sjá niður í lestina. Hreyfði hann stjórnstöngina í ranga átt;

### Nefndarálit

Nefndin telur að orsök þessa slyss megi rekja til óvarkárni við hífingu þar sem stjórnandi vindu hefur ekki yfirsýn yfir það svæði sem verið er að hífa og enginn maður til að segja stjórnandanum til.

### **Tillögur í öryggisátt**

Nefndin bendir á mikilvægi þess að ávallt sé unnið af ítrasta öryggi við hífingarvinnu og að í stað kalla og hrópa notist skipverjar við sýnilegar merkjabendingar eða talstöðvafjarskipti ef spilmaður hefur ekki fulla sýn yfir hífingasvæði.