

Nr. 081 / 12 Maggý VE 108**Leki og eldur í vélarúmi**

Skipaskr.nr. 1855
Smíðaður: Gdansk Póllandi 1988 stál
Stærð: 85,5 brl. 113 bt.
Mesta lengd: 25,95 m Skráð lengd: 23,18 m
Breidd: 6 m Dýpt: 3 m
Vél: Caterpillar 459 kW 1987
Fjöldi skipverja: 7



Maggý ©Hilmar Snorrason

Gögn:

Gögn RNS

Lokaskýrsla afgreidd á fundi 12. apríl 2013 af Inga Tryggvasyni, Hilmari Snorrasyni, 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 19. júlí 2012 var Maggý VE 108 að toga með humarvörpu um 7-8 sml suður af Heimaey. Veður: Logn.

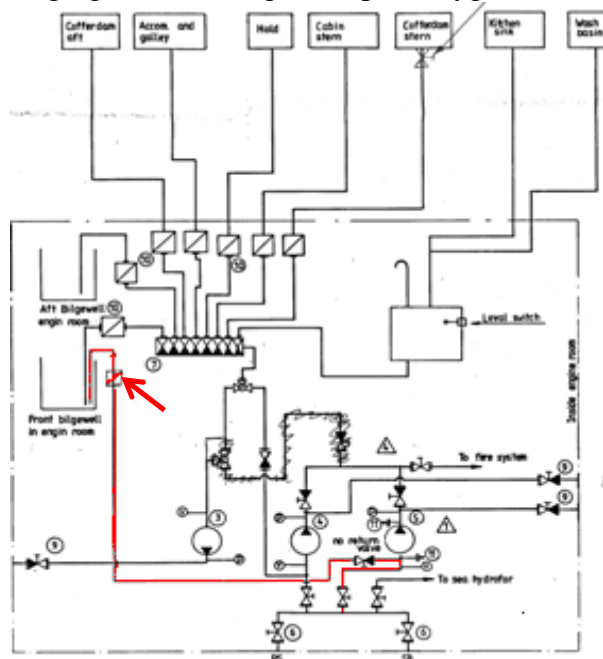
Skipstjórinn var á vakt í brú þegar brunaviðvörðunarkerfið fór í gang og samhliða því varð truflun á rafmagni. Vélstjórinn opnaði þá niður í vélarúmið og sá eldtungu leggja út undan stiganum en þar er hluti aðalrafmagnstöflu skipsins. Hann lokaði strax hurðinni, lét skipstjóra vita og lokaði fyrir olíu og loftræstingu að vélarúminu. Skipstjóri sendi út neyðarkall og fyrirskipaði skipverjum að klæðast björgunarbúningum. Þegar farið var að draga verulega niður í vélinni var vélarúmshurðin þreifuð og reyndist hún ekkert farin að hitna. Var hún þá opnuð aftur og reyndist eldurinn kulnaður. Þegar hurðin var opnuð herti vélin aftur á sér en skipstjórinn fór í vélarúmið og stöðvaði hana. Þá var kominn mikill sjór í vélarúmið.

Hraðskreiður farþegabátur kom fljótt á staðinn með dælur til að dæla sjónum úr vélarúminu. Maggý VE var síðan dregin inn til Vestmannaeyja af dráttarbátinum Lóðsinum.

Við rannsókn kom fram:

- að eldurinn sem upp kom í rafmagnstöflunni var vegna yfirálags þar sem austur í vélarúminu komst í rafbúnaðinn. Eldurinn slökknadi vegna súrefnisskorts og að rafmagnið fór af töflunni;

- að rafmagnstaflan var í lokuðum skápum á stálþili og að sögn vélstjórans hafði hann nýlega yfirfarið tengingar í henni og veitt því athygli hversu hrein hún var miðað við ástand vélarúmsins almennt;
- að þegar vélstjóri kom í vélarúmið leitaði hann að orsökum lekans og þar sem útfall og síðulokar á lensilögnum lágu undir sjólinu taldi hann það vera orsök lekans. Hann opnaði lokana að fullu en lokaði þeim aftur en það hafði ekki áhrif á innstreymið;
- að eftir að skipið var dregið til hafnar og þurr ausið kom í ljós að leki var inn úr soglögnum frá sjódælu (brunadæla) sem nota mátti til neyðarlensingar að sögn vélstjóra. Soglögnin frá dælunni lá í botnloka en úrtak úr lögninni í keiluloka og þaðan niður í vélarúmssvelg;
- að vélstjórinn sagði að botnlokinn hafi staðið opinn og hann sagðist aldrei hafa opnað fyrir soglögnina niður í svelg þar sem engin þörf hafi verið á neyðarlensingu á þeim sex vikum sem hann hafi verið á skipinu. Sjódælan var meðal annars notuð sem sjóspúll til þvotta á afla;
- að bolskoðun var framkvæmd 17. september 2010 með gildistíma til september 2014 varðandi botnloka;
- að ekki er vitað hvenær skiptilokinn var síðast notaður eða hvenær hann var síðast tekinn upp og skoðaður enda eru engar reglur sem kveða á um reglulega skoðun.



Lensilögnum (rauð) á sömu dælu og sjólagirnir. Örin sýnir lekastað.



Keilla í skiptiloka á milli kerfa þ.e. sjókerfis og austurkerfis

Nefndarálit:

Orsök óhappsins var ófullnægjandi viðhald og eftirlit.