

**Nr. 150 / 11 Blossi ÍS 125*****Eldur um borð í höfn***

Skipaskr.nr. 2320  
Smíðaður: Kanada/ Hafnarfirði 1999 plast  
Stærð: 8,2 brl. 8,4 bt.  
Mesta lengd: 10 m Skráð lengd: 9,58 m  
Breidd: 2,99 m Dýpt: 2,99 m  
Vél: Cummins 187 kW, 1999  
Fjöldi skipverja:



Blossi ©Alfons Finnsson

**Gögn:**  
Lögregluskýrsla  
Gögn RNS

Lokaskýrsla afgreidd á fundi 19. mars 2012 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:**

Á tímabilinu frá 27. október til 2. nóvember 2011 lá Blossi ÍS 125 við bryggju á Flateyri.

Þegar skipstjóri kom að bátnum að morgni 2. nóvember var sýnilegt að eldur hafði komið upp í framskipi, íbúðum og stýrishúsi. Eldurinn hafði kafnað og má ætla að skortur á súrefni hafi átt þátt í því en aðgangur að framskipinu var lokaður. Rafmagn í töfluskáp á bryggjunni, þar sem landrafmagn bátsins var tengt við, hafði slegið út.

**Við rannsókn kom fram:**

- að samkvæmt löndunarskrá Fiskistofu landaði Blossi ÍS síðast 24. október 2011.
- að skipstjóri sagðist hafa gengið frá bátnum á hefðbundinn hátt eftir löndun með því að tengja landrafmagn og rafmagnshitaofn sem var stilltur á lága orkustillingu. Hann sagðist hafa komið næst um borð, fimmtudaginn 27. október, til að skipta um dráttarskífu á línuspilinu og þá hafi allt verið í besta lagi um borð og ákjósanlegt hitastig í stýrishúsi;
- að þegar skipstjóri kom að bátnum, 2. nóvember, sagðist hann hafa haldið fyrst að hurðin væri opin og hringt strax í lögreglu áður en hann fór inn í bátinn. Þegar að var gætt hafði gas eða sót komið út um hurðarfalsið svo hurðin virtist opin. Enginn hiti var inn í stýrishúsinu en ummerki um brunann voru aftan við bakborðsstólinn upp með afturþili og í loftinu. Mest brann við fjöltengi landrafmagns og sýnilegt var að eldur hafði verið

mestur neðst í rýminu. Eldurinn hafði ekki leikið um allt þilið. Eingöngu var brunnið um það bil um 1/6 upp með innhorni inn við gangveginn og yfir í bakborðssíðu uppi við loftið ásamt loftinu. Á öðrum stað í framskipinu var allt hulið sóti en ekki ummerki um að eldur hafi logað annarsstaðar;

- að á myndinni til hliðar sést kapallinn að fjöltenginu var mjög brunninn. Þetta sýnir að eldurinn hefur logað utan á þessum búnaði og brennt einangrunina til ösku. Út úr fjöltenginu stóðu þrír berir koparvírar sem líklega hafa hitnað svo mikið að einangrunin hefur bráðnað. Þegar vírarnir voru orðnir berir hefur líklegast orðið skammhlaup sem sló út öryggi í rafmagnstöflu á bryggjunni. Þetta bendir til þess að kviknað hafi í einangrun kapalsins sökum hitans frá vírnum. Tvær ástæður geta verið fyrir því, annað hvort að hitastýring ofnsins hafi bilað eða lögnin verið of grön;
- að rafmagnsofninn var með blástri frá viftu og hitastýrður af hitastiginu í rýminu. Ofninn stóð á gólfi stýrishússins og hafði ekkert brunnið en var allur sótugur að utan. Ekki er vitað til þess að búnaður ofnsins hafi sérstaklega verið gerður til að þola salt- og rakamettað loft eins og vill vera í minni bátum. Þar sem honum var fargað ásamt nánast öllum búnaði í framskipi er ekki vitað hvaða tegund hann var eða orkunotkun hans;
- samkvæmt veðurkortum var hitastig utan dyra yfir frostmarki og allt upp í +4°C en þann 1. nóvember fór hitinn niður í -2°C. Með lækkuðu hitastigi má ætla að orkunotkun hafi aukist með meira álagi á lagnir og á stjórnþúnað ofnsins;



### *Nefndarálit:*

Orsök brunans má rekja til yfirhitunar í lögn að rafmagnsofni.