

Nr. 018 / 10 Oddeyrin EA 210***Eldur í vélarúmi***

Skipaskr.nr. 2750
Smíðaður: Figureas Castrop Spáni 2000 stál
Stærð: 736,2 brl. 1356,9 bt.
Mesta lengd: 54,4 m Skráð lengd: 47,52 m
Breidd: 12,2 m Dýpt: 7,7 m
Vél: M.A.K. 2880 kW 1999
Fjöldi skipverja: 19



Oddeyrin ©Hilmar Snorrason

Gögn:
Lögregluskýrslur
Gögn RNS

Lokaskýrsla afgreidd á fundi 8. apríl 2011 af Inga Tryggvasyni, Hilmari Snorrasyni, Pálma K. Jónssyni og Jóhanni Ársælssyni

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

Atvikalýsing:

Þann 13. febrúar 2010 var Oddeyrin EA 210 við bryggju í Hafnarfjarðarhöfn.

Vélstjóri hafði lokið við að dæla úrgangsolíu í land og var nýkominn upp úr vélarúminu þegar brunaviðvörðunabjöllur fóru í gang. Þegar hann kom að vélarúmshurðinni var reykur í vélarúminu og þegar niður kom lagði svartan þykkan reyk út úr slöngu á smurolúhitara. Hann hörfaði þá upp og sagði vaktmanni að hringja í 112 eftir hjálp slökkviliðs. Vaktmaðurinn fór síðar með vélstjóranum að loka hurðum og lúgum áður en slökkvikerfi vélarúmsins var hleypt á það.

Eftir að slökkviliðið kom fóru reykkafarar niður til að slökkva en þá hafði slökkvikerfið slökkt eldinn og var vélarúmið reykræst.

Við rannsókn kom fram:

- að við skoðun á vettvangi brunans hafði eldur orðið laus við rafmagnshitara á smurolúkerfi aðalvélarinnar. Hringrásadæla á smurolúkerfinu hafði stöðvast (slegið út) og við það yfirhitnaði smurolían í kringum hitagjafann svo háþrýstislanga soðnaði í sundur;
- að þegar yfirheit olían sprakk út úr slöngunni varð eldur strax laus þar sem hiti olíunnar var yfir blossomarki hennar. Almennit hefur smurolía á stórum díselvélum blossomark á bilinu 200 til 250 °C;
- að ekki er ljóst hvers vegna dælan stöðvaðist því stjórnskápur sem hýsti stjórnubúnað hennar brann illa. Hitapreifari sem stjórnaði hitagjafa olíunnar

var staðsettur á lögninni nokkuð frá honum og mældi því ekki þennan mikla hita enda hafði streymið stöðvast og yfirhitaskynjari var um tvo metra frá hitagjafanum;

- að slökkvikerfi vélarúms er kolsýrugaskerfi CO₂ (koldíoxíð);
- að handslökkvitæki höfðu verið tekin í land til skoðunar en nokkur tæki voru höfð til taks og ætlaði vélstjórinn að notast við þau en annað kolsýrutækið sem hann tók reyndist tómt en hitt var í lagi. Vegna reykjarkófs komst hann ekki að eldstaðnum;
- að sögn vélstjóra er vélarúmshurðinn alltaf lokað þegar gengið er um hana. Hann taldi að frá því að brunabjöllurnar fóru í gang hafi ekki liðið nema 10 til 15 mínútur þar til eldurinn var slökknaður;
- að sögn vélstjóra var í styttri inniverum aðalvélinni haldið heitri með því að hringrás smurolíunni í gegnum rafmagnshitagjafa. Yfirvélstjóri sagði að í þetta skipti hafði hitarinn verið tekin frá og settur í land til viðgerðar en annar tengdur tímabundið með um tveggja metra löngum slöngum við lögnina. Notast hafi verið við hitastýringabúnaðinn sem fyrir var eins og hitaþreyfara og yfirhitavar;
- að vélstjóri taldi að slangan sem sprakk hafi verið gefin upp fyrir 150°C;
- að rafmagnsframleiðsla í skipinu á þessum tíma var frá ljósavél sem stöðvaðist þegar vélstjóri lokaði fyrir olíu að henni með neyðarloka utan vélarúms svo rafmagn fór af hitagjafa smurolíukerfisins;
- að skápur fyrir hraðlokun olíustreymis að vélarúmi var læstur með lykli sem vélstjórar höfðu haft á sér en hann var ekki tiltækur í þetta skiptið og nota þurfti stóran skiptilykil til að slá glerið úr til að komast að honum.

Nefndarálit:

Orsök brunans var sú að hringrásardæla stöðvaðist og of langt var frá hitaranum að yfirhitaskynjara við búnaðinn en um bráðabirgðarfrágang var að ræða.