

Nr. 142 / 10 Goðafoss**Eldur um borð**

IMO.nr. 9086796
Smíðaður: Frederikshavn Danmark 1995, stál
Stærð: 14.664 BT
Mesta lengd: 165,60 m
Breidd: 28,60 m Dýpt: 8,95 m
Vél: MAN B&W 7S60MC 14.800 kW, 1995
Fjöldi skipverja: 13

Gögn:

Úrdráttur úr leiðarbók
Slysaskrá frá skipi
Gögn RNS



Goðafoss©Hilmar Snorrason

Lokaskýrsla afgreidd á fundi 8. apríl 2011 af Inga Tryggvasyni, Hilmar 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 30. október 2010 var Goðafoss á siglingu frá Íslandi til Færeyja. Veður: NA 20-30 m/sek. Hafrót.

Um miðnætti var skipstjórinn kallaður á stjórnþall þar sem veður hafði farið versnandi en kl. 01:40, þegar skipið var stadd á 64°01'N og 11°06'V, urðu skipstjórarmennirnir á stjórnþalli varir við að mikill bjarmi lýsti upp umhverfið aftan við skipið. Skipstjórinn lét yfirvélstjórnann vita að öðru hvoru gysu miklar eldtungur upp úr reykrotri aðalvélar.

Yfirvélstjóri fór við annan mann í vélarúmið til að hleypa afgangi vélarinnar framhjá katlinum og að því loknu lokaði hann fyrir báðar lagnir að hitakerfinu inn á ketilinn. Nokkrum andartökum síðar skaut öryggisloki yfirprýstingi úr hitakerfi í katlinum niður í botntank og mikill eldur gaus út um loftræstiristar efst á skorsteinshúsinu..

Áhöfn var kölluð út til slökkvistarfa samkvæmt neyðaráætlun og skipinu snúið upp í veðrið og haldinn sjór á hægri ferð auk þess sem Vaktstöð siglinga var upplýst um stöðuna. Mikill eldur var inni í skorsteinshúsinu og virtust upptök hans vera niður við gólfið á A-þilfari við afgasketilinn. Eldur teygði sig upp eftir skorsteinshúsinu og upp öll þilför að loftræstiristunum og leitaði þar út. Úti skíðlogaði afturþil skorsteinshússins og réðust skipverjar skipsins til atlögu við eldinn. Fljótlega tókst að slökkva eldinn sem logaði úti en baráttan við eldinn inni beindist að umhverfiskælingu svo reykkaftarar kæmust að til að hleypa olúnni af spíralrörum hitakerfisins inn í katlinum. Tókst það eftir nokkrar atögur reykkaftaranna og eftir

Það náðu skipverjar tökum á eldinum. Hann var slökktur að fullu um kl. 03:00 og umhverfið kælt niður.

Við slökkvistarfið voru skipverjar í mikilli hættu sökum veðurhæðar og sjólags en fyllur gengu ítrekað fram yfir skutinn þegar hann sökk niður í öldudali. Sjóirnir helltust yfir skipverjana sem voru við slökkvistörf á A-þilfari. Nokkrum skolaði nær fyrir borð en þeir náðu að halda sér á þilfarinu. Grunur lék á að reykkaafari hefði fengið reykeitrún og var hann meðhöndlaður samkvæmt því eftir slökkvistarf. Allan tímann sem slökkvistarf stóð yfir var dælt austri af þilförum neðan eldsins en sökum aðskotahluta vildu lensur ítrekað stíflast.

Eftir að umhverfi eldsvoðans hafði verið að mestu kælt niður fóru vélstjórar ásamt skipverjum að lagfæra skemmdir til bráðabirgða svo halda mætti för skipsins áfram og kl. 10:30 var stefna sett að nýju áleiðis til Færeyja.

Við rannsókn kom fram:

- að pakkning á spíralröri gaf sig. sig. Olían lak niður á gólfið fyrir neðan í gegnum ristar á ketilrýminu og fljótlega fóru að koma blossar í olíufossinn og eldur varð laus. ;
- að sögn skipstjóra var skipinu haldið upp í stórviðrið á hæfilegri ferð til þess að stýrið virkaði á meðan skipverjar börðust við eldinn. Honum hafi verið ljós í upphafi nauðsyn þess að menn misstu ekki tókin á eldinum og hann leitaði niður í vélarúmið. Hann taldi að tilviljun hafi ráðið því að svo fór ekki. Það hafi annað hvort verið mistök eða tilfallandi bilun sem olli því að loftræstiristar efst í skorsteini voru opnar. Eldur, reykur og hiti hafi því átt greiða leið upp í skorsteinshúsið og út en ekki leitað niður í miklum mæli. Við þær aðstæður hefði sennilega þurft að grípa til CO₂ slökkvikerfis vélarúmsins með þeim afleiðingum að aðalvélin hefði stöðvast;
- að lagnirnar að og frá öryggislokanum eru af sama sverleika;
- að olían í hitakerfi skipsins er varmaflutningsolía af gerðinni „Shell Termia B“ með suðumarki 360°C, og blossomarki 240°C. Við keyrslu á katlinum er gert ráð fyrir að hámarkshitinn í honum sé 180°C;
- að gólf við ketilrúmið á A-þilfari er ristagólf eins og flest gólf í skorsteinshúsinu niður í vélarúmið;
- að yfirvélstjóri sagðist ekki geta sagt til um hvers vegna pakkningin bilaði. Hún hafi verið ný eða síðan í síðustu upptekt og prófun á öryggislokunum hafði farið fram síðastliðið vor. Síðan hafi ekki reynt á hana. Það eru tveir samskonar öryggislokar, sem opna við níu bara þrýsting, við hitakerfi skipsins en hinn lokinn er við olíukyntan ketil sem notaður er þegar afgasketillinn fullnægir ekki hitanotkun skipsins. Skömmu eftir að skipið kom úr slipp í júní hafði uppgötvast að einn bolti var laus og tveir aðrir ekki með fulla herslu á hinum öryggislokanum. Örlítill reykur hafði sést liðast frá lokanum og ekki var hægt að þétta flangsan við ný viðgerðann ketilinn og dropaði því olían frá honum. Olía hefði því einnig lekið út með pakkningunni ef öryggislokinn hefði opnast;
- að nær 1000 lítrar af olíu er í hitaspíral afgasketilsins;

- að ekki er hægt að segja til um hversu mikil olía streymdi niður í botntankann eftir að reykkafarar náðu að opna fyrir en lögnin ber það með sér að nokkuð magn hafi streymt niður þar sem málning á henni kolaðist;
- að þrír skipverjar voru klæddir flotvinnubúningum en aðrir venjulegum hlífðarfötum en voru ekki með björgunarvesti eða í öryggislínum;
- að þrír skipverjar slösuðust við slökkvistörf þegar sjór kastaði þeim til;
- að skipverjar vörpuðu fyrir borð gashylkjum vegna sprengihættu sem af þeim stafaði;
- að nokkrum sinnum höfðu göt eða sprungur komið í afloftunarrör inn í katlinum. Við þetta hefði oftast myndast mikill reykur, lækkað á hæðarkari kerfisins og flotrofi gefið viðvörun. Eldur hafði ekki orðið laus en bruni orðið í sötögnum og orsakað neistaflug;
- að yfirvélstjórinn taldi að eftir á að hyggja hafi ekki verið leki í spíralnum inn í katlinum því það hafi ekki lækkað á tanknum sem fæddi hann. Þó að í ljós hafði komið við skoðun á spíralrörunum að afloftunarrör efst stb. megin hafi verið brotið var gatið sem myndaðist aðeins um 3-4 mm. Spíralrörin höfðu sigið um 20 cm og það sennilega brotið afloftunarrörið. Að mati yfirvélstjórans var gatið sennilega ekki nægjanlega stórt til að fæða þetta mikla eldhaf. Þessu var skipstjórinn ekki sammála því eldurinn sem kom upp um reyrkrörið hafi verið slíkur að það hafi verið annað en söt sem var að brenna.

Nefndarálit:

Orsök eldsvoðans var skemmd í pakkningu eða ófullnægjandi frágangur á röraflangsi öryggislokans.

Nefndin telur að góð þjálfun og rösk viðbrögð skipverja hafi gert gæfumuninn hversu vel tókst til við þessar gífurlegu erfiðu aðstæður.