

**Nr. 17 015 S 009 Hafsúlan****Reykur í vélarúmi**

Skipaskr.nr. 2511  
Útgerð: Elding Hvalaskoðun Reykjavík ehf  
Smíðaður: Noregi 1980, Trefjaplast.  
Stærð: 181,9 brl. 169 bt.  
Mesta lengd: 25 m Skráð lengd: 23,6 m  
Breidd: 8,37 m Dýpt: 2,44 m  
Vél: Yanmar (2), 736 kW, 2009.  
Fjöldi skipverja: 4  
Fjöldi farþega: 64



Hafsúlan©Vigfús Markússon

**Gögn:**

Lögregluskýrslur  
Gögn RNSA

Lokaskýrsla afgreidd á fundi 9. október 2017 af Geirþrúði Alfreðsdóttur, Inga Tryggvasyni, Hilmari Snorrassyni og Hirti Emilssyni

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

**Atvikalýsing:**

Þann 14. febrúar 2017 var Hafsúlan á siglingu með farþega í hvalaskoðun á Faxaflóa. Veður: SV 3-5 m/s

Tilkynnt var til Vaktstöðvar siglinga (VSS) um mögulegan eld í skipinu og voru björgunarsveitir kallaðar út. Björgunarskipin Gróa Pétursdóttir og Ásgrímur S Björnsson fóru til móts við skipið og þyrla Landhelgisgæslunnar var send með reykkafera frá Slökkviliði höfuðborgarsvæðisins.

Þegar tilkynningin barst til VSS var búið að ferja alla farþegana 64 talsins yfir í hvalaskoðunarbatinn Eldey. Eftir að Eldey hafði farið til hafnar með farþegana fór hún aftur út og dró Hafsúluna til hafnar í Reykjavík.

**Við rannsókn kom fram:**

- að Hafsúlan er tvíbytna með tveimur aðalvélum í tveimur aðskildum vélarúmum;
- að gúmmítengi milli driföxuls og vélar fyrir stjórnborðs aðalvél hafði rifnað í sundur og við það kom mikill reykur sem fyllti vélarúmið;
- að vélstjórinn varð var við titring frá



Rifið tengið frá stb aðalvél

vélunum og var að athuga með það þegar hann sá reykinn í stb. vélarrúmi. Fyrstu viðbrögð hans voru að hleypa af öllum þremur slökkvikerfunum á bæði vélarúmin og gírrýmið;

- að ræsingin fyrir slökkvikerfið var á þremur stöðum, fyrir hvort vélarúm og gírrými. Efnið á slökkvikerfinu var af gerðinni Novec 1230;
- að strax þegar vart var við reykinn gaf skipstjóri skipun um að allir farþegar færu fram í stefni skipsins. Skömmu seinna voru þeir fluttir yfir í farþegaskipið Eldey og með þeim fóru tveir hásetar af Hafsúlunni;
- að þegar slökkvimiðlinum var hleypt á stöðvuðust báðar aðalvélar skipsins og það varð rafmagnslaust;
- að brunaviðvörðunarkerfi skipsins, sem var af gerðinni A/S Signalco, var ekki farið í gang þegar vélstjórinn uppgötvaði reykinn. Í vélarúmum voru hitaskynjarar og þurfti hitinn í þeim að fara upp fyrir 70°C til að gangsetja brunaviðvörðunarkerfið;
- að skipverjar gátu ekki gangsett ljósavél í bb vélarrúmi eða bb aðalvél þar sem ekki var hægt að loftræsta Novec 1230 slökkvimiðilinn vegna rafmagnsleysis;
- að skipið var ekki búíð reykköfunartækjum fyrir skipverja þar sem ekki er gerð krafa um það fyrir gömul farþegaskip undir 24 m að lengd. Tveir reykkafarar frá Slökkviliði höfuðborgarsvæðisins könnuðu aðstæður í vélarúminu og gengu úr skugga um að ekki væri laus eldur;
- að gúmmítengið við aðalvélinu var framleitt af Vulkan árið 2009. Einnig var skipt um tengið á bb vélinni þar sem það var jafn gamalt;
- að eftir atvikið setti útgerðin upp myndavélakerfi í vélarýmin og tengdi það varaafli ef skipið yrði rafmagnslaust;
- að fram kom hjá skipstjóra að eftir þessa reynslu væri það hans mat að það þyrfti tvo til viðbótar í áhöfn skipsins ef farþegar hefðu þurft að yfirgefa skipið í gúmmíbjörgunarbáta;
- að nýliðafræðsla var viðhöfð hjá útgerðinni.

### ***Nefndarálit:***

Orsök atviksins var að tengi við aðra aðalvélinu rifnaði og myndaðist við það mikill reykur.

### ***Tillaga í öryggisátt:***

Nefndin leggur til að reglur verði settar um reykköfunarbúnað í gömlum farþegaskipum undir 24 metrum að lengd.