

**Nr. 18-182 S 125 Frosti ÞH 229*****Eldur í vélarúmi og dreginn til hafnar***

Skipaskr.nr. 2433  
IMO: 9256963  
Smíðaður: Kína 2000, stál  
Útgerð: Frosti ehf.  
Stærð: 326,62 bt.  
Mesta lengd: 28,87 m Skráð lengd: 26,04 m  
Breidd: 9,17 m Dýpt: 6,05 m  
Vél: Yanmar 699 kw, 2001.  
Fjöldi skipverja: 12



Frosti©Sigurður Bergþórsson

**Gögn:**  
Lögregluskýrsla  
Gögn RNSA

Lokaskýrsla afgreidd á fundi 3. febrúar 2020 af Geirþrúði Alfreðsdóttur, Inga Tryggvasyni, Hilmari Snorrasynti og Hirti Emilssyni

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

***Atvikalýsing:***

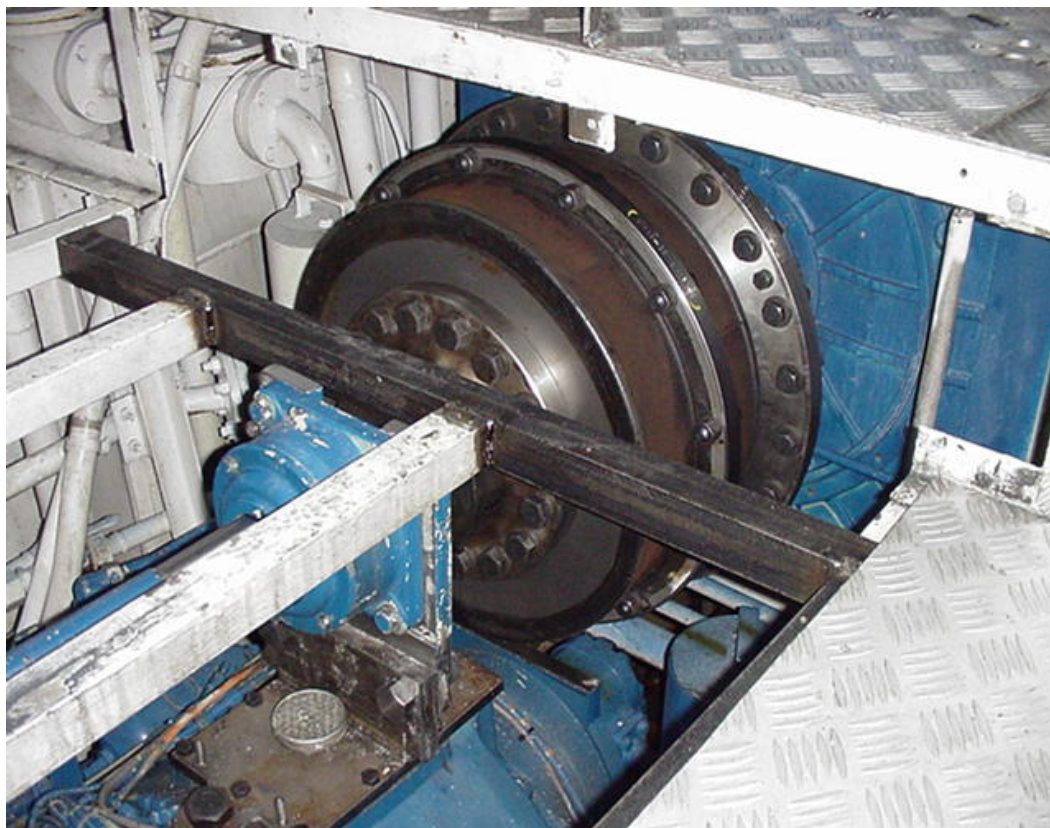
Þann 2. október 2018 var Frosti ÞH 229 á togveiðum á Vestfjarðamiðum. Veður: NA 11-12 m/s og 2 metra ölduhæð.

Þegar skipið var stutt á stað 66°40N og 024°54,V kom upp eldur í vélarúminu en togarinn Sóley Sigurjóns GK tilkynnti um eldinn til Vaktstöðvar siglinga. Reykur var þá kominn í öll rými nema í brúna. Öllum loftinntökum að vélarýminu var lokað og slökkvikerfi gangsett. Togskipið Sirrý ÍS 36 kom fyrst á staðinn og tók Frosta í tog.

Hægt var að gangsetja ljósavél eftir að eldurinn hafði verið slökktur í vélarúminu og skipverjar hófust handa við að ná inn veiðarfærinu. Þyrlan TF-GNÁ kom á staðinn með fimm slökkviliðsmenn sem var slakað um borð í Frosta en einn skipverji var tekinn frá borði vegna gruns um reykeitrun. Varðskipið Týr kom síðar á vettvang og tók við drætti skipsins til Hafnarfjarðar. Voru skipin komin þangað að morgni 4. október.

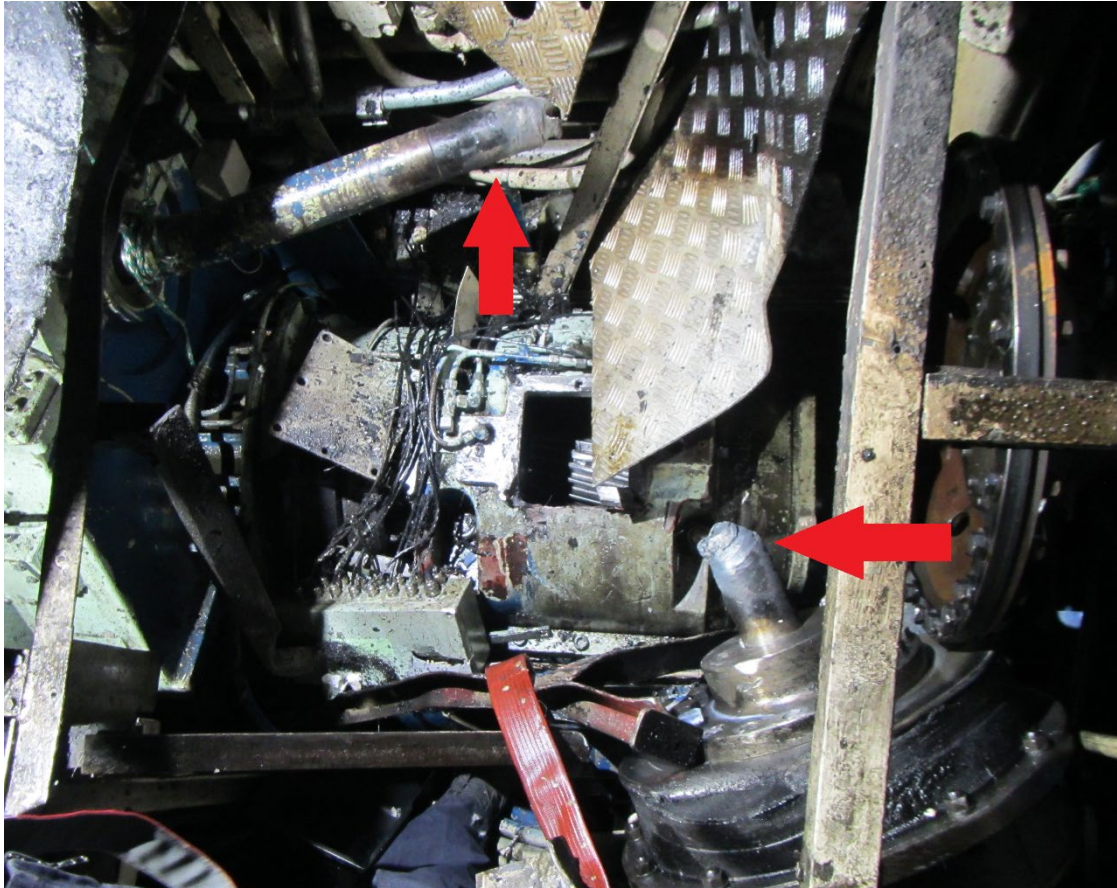
***Við rannsókn kom fram:***

- að burðarlega fyrir driföxul frá gír að ásráfal gaf sig með þeim afleiðingum að drifökullinn ofhitnaði og bráðnaði í sundur;
- að tveimur tímum fyrir slysið hafði vélstjórinn þreifað á leguhúsinu og fann ekki fyrir óeðlilegri hitamyndun;



Burðarlegan og ásráfaltengi fyrir atvikið

- að mikill eldur braust út í vélarúminu út frá driföxlinum sem varð rauðglóandi og komst m.a. eldur í rafmagnskapla-og skápa fyrir ofan og aftan við gírinn;
- að vélstjórinn brenndist á háls og hendi 2. stigs bruna;
- að skipið var búið að vera á veiðum í viku tíma eftir upptekt á aðalvél og gír. Einnig var skipt um burðarlegu á driföxli fyrir ásrafal og nokkrum mánuðum áður hafði verið skipt um báðar legur í ásrafal þar sem kom í ljós að önnur legan var ónýtt;
- að fyrir viðgerðarstopp hafði verið pantað nýtt ástengi fyrir ásrafalinn en ekki skipt um það þar sem það var ekki komið fyrir verklok;
- að allir varahlutir, sem notaðir voru við upptektina, voru pantaðir af útgerðinni og komu frá framleiðanda þar með talin burðarlegan fyrir driföxullinn;
- að burðarlegan var í leguhúsi og fest á driföxulinn með kónhulsum sem voru tveir kónar á móti hvor öðrum. Þegar þeir voru pressaðir saman þenjast þeir út til að fara í rétt mál fyrir leguna og utan um driföxulinn. Síðan var hert saman með kastalaró og splittað með splitthring;
- að gírhúsið brotnaði á nokkrum stöðum og gírinn var dæmdur ónýtur;
- að ankeri í ásrafal var kastmælt og kom í ljós 1,6 mm skekkja;
- að skipt var um aðalvél, gír og ásrafala í skipinu.



Gírinng eftir atvikið. Rauðu örvarnar sýna öxulendanna á driföxlinum fyrir ásratal

### *Nefndarálit:*

Nefndin telur líkleg orsök atviksins hafa verið í fyrsta lagi sú að samsetning á klemmufóðringu fyrir burðarlegu á drifásnum hafi misfarist í samsetningu eða hún jafnvel verið gölluð. Í öðru lagi að ástengi fyrir ásratal hafi rifnað í sundur.