

Nr. 159 / 13 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
 Farþegar: 3



Goðafoss©Hilmar Snorrason

Gögn:

Úrdráttur úr leiðarabók
 Slysaskrá frá skipi
 Gögn RNS

Lokaskýrsla afgangur á fundi 18. september 2015 af Geirþrúði Alfreðsdóttur, Inga Tryggvasyni, Hilmar Snorrason, Pálma K. Jónssyni og Hirti Emilssyni.

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

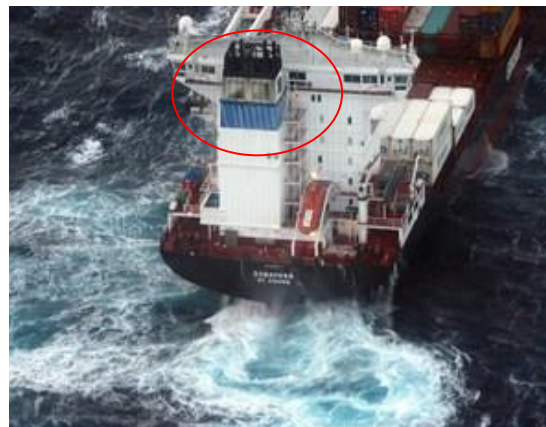
Atvikalýsing:

Þann 11. nóvember 2013 var Goðafoss á siglingu frá Færeyjum til Íslands. Veður: 10 vindstig (26 m/s) og ölduhæð 9-10 m, skúrir.

Goðafoss fór frá Færeyjum um kl. 21:00 kvöldið áður áleiðis til Íslands. Um kl. 03:40, þegar skipið var stutt um 90 sml. vestur af Þórshöfn í Færeyjum, kom upp eldur í skorsteinshúsi og var áhöfn ræst út auk þess sem sent var út neyðarkall.

Um kl. 03:50 hófst slökkvistarfið við mjög erfiðar aðstæður en skipið valt allt að 45°.

Áhöfnin mætti á mótsstað á B þilfari þar sem henni var skipt í tvo hópa. Annar hópurinn nálgast eldinn að neðanverðu og hinn að ofanverðu af brúarþaki en átta hæðir voru á milli þeirra.



Rauði hringurinn sýnir brunasvæðið©LHG

Notaður var sjór við slökkvistarfið en eldtungur stóðu um 4-6 m upp úr skorsteininum þegar mest var.

Eins og áður hefur komið fram voru skipverjarnir að berjast við eldinn við mjög erfiðar aðstæður. Þeir þurftu meira og minna að nota aðra hendi til að halda sér og

stýra því slökkvibúnaði með annarri hendi. Auk þess var mikill sjór á ferðinni á slökkvistöðvum sem gerði þeim mjög erfitt um vik.



Myndin er tekin með hitamyndavél og sýnir eldinn efst í skorsteininum©LHG

Slökkviliðshópur á brúarþaki stóð einnig meira og minna í reykjarkófi og þurftu þeir að skiptast á að fara inn í brúna til aðhlynningar s.s. skolun á augum o.s.fr.v.

Um kl. 05:10 var send tilkynning um aðstæður til lands. Á þessum tíma slasast einn skipverji á vinstra fæti við fall á blautu gólfi í brú.

Um kl. 05:40 hafði skipverjum tekist að slökkva eldinn og eftir það var reynt að tryggja kælingu á skorsteini að utanverðu og reykræsta rýmið.

Báðar þyrlur, flugvél og varðskip LHG voru send af stað til skipsins en ekki reyndist þörf á aðstoð þeirra. Um kl. 10:10 kom Arnarfell að Goðafossi og færeyska varðskipið Brimill hafði einnig haldið á staðinn.

Um kl. 13:40 var lagt af stað áleiðis til Íslands á lítilli ferð en um kl. 14:10 gaus eldur aftur upp í afgasröri aðalvélar. Um kl. 15:45 hafði áhöfninni tekist að slökkva eldinn aftur og hélt síðan áfram kælingu ásamt reykræstingu.



Veðuraðstæður á svæðinu©LHG

Þar sem ekki var talið hægt að nota hitaolíukerfið fyrir svartolíuna og birgðir af gasolíu takmarkaðar var ákveðið sigla skipinu til Þórshafnar í Færeyjum. Á siglingunni þangað eða um kl. 18:15 kom upp smá eldur upp í ketilrými en hann var strax slökktur.

Goðafoss kom til hafnar í Þórshöfn um kl. 01:30 þann 12. nóvember og var viðgerð framkvæmd þar en annað skip tók farm skipsins.

RNSA leitaði til hluta áhafnar með fyrirspurnir en einu viðbrögðin voru þau að allar upplýsingar væru í höndum útgerðar.

Við rannsókn kom fram:

- að niðurstaða útgerðar um orsök eldsins var að 30 mm afloftunarrör, sem tengt var öðru rörabúnti í afgaskatli, brotnaði frá við tengingu þess við ketilinn. Við þetta opnaðist leið fyrir hitaolíu úr hæðartanki inn á reykhlíð ketilsins og eldur myndaðist en vinnuþrýstingur hitaolíukerfisins var á milli 5 og 6 bör. *Blossamark hitaolíu er 210-220°C og er hún hituð upp fyrir það fyrir notkun. Nægjanlegt súrefnishlutfall fyrir hitaolíuna er 14% til að eldur myndist;*
- að varðandi afloftunarrörið þá kom fram það hefði verið nýlegt og var það tilgáta fulltrúa útgerðar að það hefði mögulega brotnað vegna titrings. Eftir atvikið var ákveðið að blinda þetta rör og það ekki talið koma að sök;

- að hæðatankurinn fyrir hitaolíuna tæmdist niður fyrir lágmarkshæð inn í afgasketilinn og þrýstifallið virkjaði aðvörunarkerfið. Fram kom að um var að ræða verulegt magn af hitaolíu. Eftir atvikið var settur hæðarnemi í tankann sem gefur viðvörun ef olíumagnið fer niður fyrir ákveðið lágmark og getur gefið vísbendingu um leka. Til viðbótar var sett sú vinnuregla að ekki yrði meiri olía í tanknum nema að hún flyti rétt yfir þessum nema til að tryggja skjót viðbrögð við mikilli olíusöfnun í katlinum vegna mögulegs leka;
- að í lægsta punkti á afgasröri aðalvélar var safnbolli sem tók við leka inn á afgasketilinn og rörið. Eftir atvikið var sett hæðarviðvörun í bollann;
- að talið var að ástæðan fyrir seinni brunanum væri sú að hitaolíukerfið var ræst að nýju vegna þess að lokar í kerfinu hafi lekið og olía komist aftur í ketilinn. Eldurinn var þá aðeins í afgaskatlinum og í rörinu en náði einnig í gegnum hljóðdeyfi efst á afgasrörinu. Hljóðdeyfirinn var upprunalegur í skipinu þ.e.a.s. 19 ára og býr við mikið tæringaálag vegna þess hve hátt brennisteinsinnihald svartolíunnar sem notuð var er (HF380);
- að fram kom að leki á hitaolíu hefði verið nokkuð algengur um borð í systurskipunum Goðafossi og Dettifossi og eldur kviknað án þess að ná út fyrir ketil-/skorsteinsrými nema í tilfalli Goðafoss 30. október 2010 (*mál nr. 14210 hjá RNS*);
- að fram kom að útgerðin mat að hitaolíukerfin í þessum skipum væri nokkuð vönduð og með góðan öryggisbúnað;
- að eftir atvikið hafa verið gerðar viðeigandi endurbætur á verklagsreglum í öryggishandbókum í öryggiskerfum (SMS) skipa útgerðarinnar til að koma í veg fyrir svona atvik og/eða hættuástand skapist auk viðbragða við þeim;
- að ljóst er að áhöfnin vann mikið þrekvirki við mjög erfiðar aðstæður;
- að skipverji sem hafði verið við slökkvistörf rann til á hlífðarplastplötu í brúnni þegar hann ætlaði að fara í þurr föt;
- að annar skipverji slasaðist nokkrum dögum eftir atvikið í stiga utandyra þegar hann var að bera brúsa með þvottalegi milli A og B þilfara vegna þrifa eftir eldinn;
- að þriðji skipverjinn tilkynnti til RNSA eftir atvikið að hann hefði fundið til eymsla og þurft að fara í aðgerð vegna slita á vöðvum vegna erfiðra aðstæðna við slökkvistörfin.

Nefndarálit:

Samkvæmt rannsókn útgerðarinnar var ástæða þess að eldur kviknaði sú að afloftunarrör við afgasketil brotnaði og hitaolía komst inn á reykhlíð hans ásamt skorsteinsrými. Nefndin telur að sú niðurstaða geti vel staðist.