

## 097/01 - Núpur BA 069

Núpur BA 069, verður vélarvana og rekur á land í Patreksfirði

### Núpur BA 069

Skipaskr.nr.: 1591

Smíðaður: Szecin Póllandi 1976 Stál

Stærð: 255,00 brl; 333,00 bt

Lengd: 38,69 m Breidd: 7,60 m Dýpt: 5,70 m

Vél: Caterpillar 738,00 kW Ágerð: 1998

Annað:

Földi skipverja: 14



Núpur á strandstað©Jón A Ingólfsson

### Atvikalýsing

Þann 10. nóvember 2001 varð Núpur BA 69 vélarvana á Patreksfirði og rak upp í fjöru rétt vestan við þorpið. Veður: SV 25-30m/sek.

Skipið hafði látið reka á firðinum ásamt fleiri skipum þar sem ófært var inn í höfnina á Patreksfirði en þangað var ferð skipsins heitið. Var siglt upp undir land að sunnanverðu í firðinum og síðan látið reka yfir fjörðinn. Um kl. 06:00 um morguninn þegar um 1 sml. var landið að norðanverðu og um það bil sem það átti að fara að setja á ferð til að "kippa" stöðvaðist aðalvél skipsins. Ekki tókst að koma vélinni í gang á ný. Hófu skipverjar þá undirbúning að tví að koma út akkerum en áður en það tókst rak skipið á land um 1 km utan við þorpið í Patreksfirði. Þá var klukkan 06:25. Skutu skipverjar línu í land og eftir að björgunarmenn komu á staðinn var fluglínutækjum komið upp en ákveðið að bíða með að taka skipverja í land þar til fjarði meira. Kl. 08:32 var öllum skipverjum bjargað í land heilum á húfi.

### Við rannsókn kom fram

- að skipið er búið Caterpillar 3512B aðalvél, með rafeindarstýrðum gangráðum, en vélstjórum skipsins tókst ekki að ræsa hana á ný;
- að þegar vélarvörður kom í vélarúm varð hann þess var að "tölva" var ekki í sambandi. Opnaði hann stjórnpúltið og sá þá að miðöryggi hægra megin var útslegið;
- að sögn umboðsaðila búnaðarins er þetta öryggi fyrir:
  1. **Segulstýrðra rofa fyrir handvirka ræsingu framhjá stjórnkerfi aðalvélarinnar.**  
**Áhrif:** Ekki hægt að ræsa (starta) með rofanum fyrir handvirka ræsingu. Rofi þessi er staðsettur inni í sjórnskáp (mælaborði) vélarinnar.
  2. **Segulspólu sem notuð er til að losa loftloka ef um neyðarstöðvun er að ræða (með neyðarstöðvunarhnappi).**  
**(Straum þarf til þess að drepa á með lokunum.)**

**Áhrif:** Ef þetta öryggi er ekki inni þegar stutt er á neyðarstöðvunarhnappinn, myndu loftlokurnar ekki virka, en þeirra hlutverk er að flýta stöðvun vélarinnar og er helst börf ef gasmengun (brennanlegt gas) væri fyrir hendi í vélarrúminu, en við slíkar aðstæður gæti vélín gengið án dieselolíu og væri við slíkar aðstæður stjórnlaus, þannig að ekki eru önnur úrræði en að loka fyrir loftið inn á vélina.

- að þrátt fyrir ítrekaðar tilraunir tókst ekki að láta aðalvélina ganga en hún tók við sér nokkrum sinnum. Gekk hún þá um stund í eitt skipti en með því að halda inni örygginu;
- að sama öryggi hafði slegið út að sögn skipverja einu sinni áður í september 2001 en

- málið ekki athugað frekar;
- að fram kom í útskrift úr hugbúnaði gangráðanna að öryggisbúnaður aðalvélarinnar hafði gefið til kynna í 105 skipti síðustu 679 vélastundir um lélegt olíurennslí til vélarinnar;
- að vélstjórar höfðu ekki orðið varir við áðurnefndar aðvaranir;
- að varagangráður var fullur af sjó og ónothæfur þegar búnaðurinn var skoðaður á strandstað;
- að eldsneytissíur voru af RACOR gerð 75/1000 FGX sem er tvöfalt síukerfi. Keyrt hafði verið á aðeins annarri síunni þrátt fyrir að uppgefið flæði í gegnum hana væri 680 ltr. en vél þurfti 1260 ltr.
- að mikið vatn reyndist vera í síum; í Racor síum: (1) 17,8% og (2) 3,5% og 19-25% í fínsíum á vél (5 stk.);
- að á aðalvélinni eru ekki aukasíur (Duplex) og ekki hægt að skipta um fínsíur á meðan aðalvél er í gangi;
- að skipt var um síur með óreglulegum hætti og tók mið af ástandi hverju sinni;
- að skipt hafði verið um aðra Racor síuna áður en farið var í umrædda veiðiferð;
- að fæðidæla reyndist í lagi;
- að vatn hefur komist í spíssa og reyndust þeir allir með ryðmyndun, sex af tólf með brotna gorma og bruni í dísum;
- að festingar akkera voru fastar þannig að skipverjar gátu losað þau og látið falla.

## Nefndarálit

Orsakir strandsins má rekja til bilunar í aðalvélarbúnaði skipsins.

Allar líkur benda til þess að eftirlit með vélbúnaði hafi verið ábótavant sem leiddi til þess að bilun varð í aðalvél. Má þar nefna vatn og óhreinindi í brennsluolíukerfi og ástand á spíssum af sömu orsökum. Þá voru of litlar síur við vélina. Nefndin telur ámælisvert að ítrekaðar aðvaranir um lélegt olíurennslí hafi ekki verið athugaðar.

## Tillögur í öryggisátt

1. Nefndin hvetur þær útgerðir sem nota rafeindarstýrðan búnað við vélar að tryggja að vélstjórar eða vélaverðir fái fullnægjandi kennslu í notkun búnaðarins. Þá telur nefndin nauðsyn á að umboðsaðilar slíks búnaðar bjóði upp á námskeið í stjórnun og eftirliti á slíkum búnaði.
2. Nefndin bendir á að akkerisbúnaður skipa eigi ávallt að vera tilbúinn til tafarlausra nota enda er hér um að ræða öryggisbúnað sem mikilvægur er ef skip verður vélavana.