

**Nr. 19-064 S 048 Sóley Sigurjóns GK 200*****Eldur í vélarúmi og dregin til hafnar***

Skipaskr.nr. 2262  
IMO 8616207  
Smíðaður: Danmörku 1987, stál  
Útgerð: Nesfiskur ehf  
Stærð: 737 bt  
Mesta lengd: 41,98 m Skráð lengd: 38,36 m  
Breidd: 10,4 m Dýpt: 7,03 m  
Vél: Wärtsilä 632 kW, 1987  
Fjöldi skipverja: 8



Sóley Sigurjóns©Hilmar Snorrson

**Gögn:**  
Lögregluskýrsla.  
Gögn RNSA.

*Lokaskýrsla afgreidd á fundi 1. nóvember 2019 af Geirþrúði Alfreðsdóttur, Inga Tryggvasyni, Hilmari Snorrasynti og Pálma K. Jónssyni*

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

***Atvikalýsing:***

Þann 17. maí 2019 var Sóley Sigurjóns GK 200 á rækjuveiðum á NA miðum. Veður: ANA 11-12 m/s.

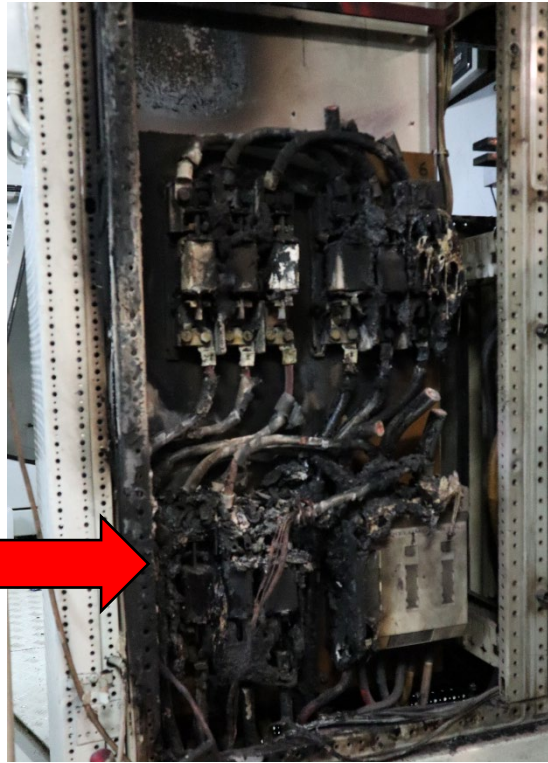
Skipverjar voru að hífa trollið, hlerarnir komnir í gálga og lóðið komið upp þegar þeir urðu varir við reykjarlykt. Við skoðun kom í ljós að mikill og svartur reykur var á vinnsluþilfarinu sem kom upp um opna hurð úr vélarúminu. Stuttu síðar fór brunaaðvörunarkerfið í gang. Skipverjar brugðust hratt við með því að loka öllum loftræstilúgum og síðan var slökkvikerfið fyrir vélarúmið ræst og kæfði eldinn svo til strax eftir ummerkjum að dæma.

Skipstjórinn sendi út neyðarkall á neyðarrásum kl. 21:12 um stöðuna og Múlabergið SI 22 svaraði strax, hífði upp veiðarfærin og hélt áleiðis að Sóleyju Sigurjóns. Vaktstöð siglinga ræsti út þyrluvakt Landhelgisgæslunnar og þyrlan TF-LIF fór í loftið. Varðskipið Týr sem lá við bryggju á Húsavík og björgunarskipið Sigurvon frá Siglufirði voru ræst út. Múlaberg SI 22 dró skipið til hafnar á Akureyri.

***Við rannsókn kom fram:***

- að við skoðun kom í ljós að eldsupptök voru í rafmagnstöflu fyrir spilmótorar í vélarúminu við neðri og aftari öryggjahaldara. Eldurinn var staðbundinn við rafmagnstöfluna og hafði ekki náð að dreifa sér um vélarúmið áður en slökkvikerfið var ræst;

- að enginn skipverji var staðsettur í vélarúminu eða á millipilfarinu þegar eldurinn braust út en vakthafandi vélstjóri hafði nýlega yfirgefið vélarúmið án þess að verða var við neitt óeðlilegt;
- að í öryggjahaldaranum voru þrjú öryggi og hvert þeirra 200 amper að stærð;
- að í sama rafmagnsskáp voru fjórir öryggjahaldarar fyrir spilmótora 1, 2, 5 & 6;
- að við skoðun var ekki hægt að sjá að kapaltengingar væru lausar eða lélegar en ekki hægt að útiloka það þar sem skemmdir voru miklar eftir brunann;
- að ofan á öryggjunum er fjöður sem segir til um hvort þau séu sprungin. Við skoðun kom í ljós að fremsta öryggið var sprungið, aftasta öryggið í lagi en ekki hægt að segja til með vissu með öryggið í miðjunni þar sem það var illa brunnið;
- að rafmagnsskápurnir fyrir spilmótora var hluti af aðalrafmagnstöflu skipsins, fyrir ofan og til hliðar voru rafmagnsskápar fyrir dælubúnað aðalvélar sem eldurinn komst einnig í og gerði aðalvél skipsins ógangfæra;
- að skipið var að draga tvö troll og fimm af sex spilmótorum höfðu verið í gangi allt togið til að hægt væri að stjórna hverri vindu fyrir sig;
- að ástæðan fyrir því að brunaaðvörunarkerfið fór ekki strax í gang var sú að skynjarinn sem staðsettur var við rafmagnstöfluna var hitaskynjari;
- að í fyrri veiðiferð höfðu skipverjar gengið á allar lúgur fyrir loftræstikerfi liðkað þær upp og smurt. Fyrir um daginn var haldin brunaeving þar sem farið yfir alla brunahana og brunaslöngur;
- að allir spilmótorar og rafmagnsskápurnir að þeim voru útleiðslumældir og eftir viðgerð voru allir spilmótorar straummældir hver fyrir sig og mældust vera í lagi og án athugasemdar.



Rauða örin sýnir staðsetninguna á eldupptök í rafmagnsskápnum.

### ***Nefndarálit:***

Nefndin telur að orsök eldupptaka sé hitamyndun í tengingum í eða/við haldara fyrir hnífaöryggin.

Nefndin telur að þjálfun áhafnar, rétt viðbrögð og regluleg yfirferð á öryggisbúnaði hafi bjargað því að eldurinn breiddist ekki út.