

Sjóvanlukkufrágreiðing frá Sjóvinnustýrinum

Skipanavn: M/S Pison

Dagfesting: 23. januar 2014

Vanlukka: Skipið brendi / eitt fólk læt lív



1 ENDAMÁL

Endamálið við kanningini er at útvega upplýsingar um vanlukkuna, at fáa greiðu á tilburðargongdini og at staðfesta orsøkirnar til, at vanlukkan hendi. Hetta til tess at Sjóvinnustýrið kann taka neyðug stig til at minka um vandan fyri, at tílíkar vanlukkur henda aftur.

Henda vanlukkufrágreiðingin tekur ikki støðu til møguligar revsirættarligar avleiðingar av vanlukkuni.

Starvsfólkini á Sjóvinnustýrinum og onnur, ið luttaka í kanningunum, hava tagnarskyldu í øllum málum um vanlukkur á sjónum, meðan mál verða kannað.

Hendan vanlukkufrágreiðingin er útgivin **3. Desember 2014**, og er at finna á heimasíðuni hjá SVS www.fma.fo undir vanlukkur.

2 Samandráttur

Hendan vanlukkufrágreiðing viðvíkur eldsbrunanum, ið var umborð á línuskipinum M/S Pison, har eitt fólk og ein hundur lótu lív. Vanlukkan hendi við bryggju í Leirvík.

Kl. 23:58 tann 22. januar 2014 fekk Alarmsentralurin boð um, at eldur var í Pison.

Tilvildarligt vitni, ið kom framvið, varnaðist royk úr skipinum. Boðað varð frá og slökkiliðið í Leirvík kom á staðið. Eftir at eldurin var sløktur, varð staðfest, at ein persónur og ein hundur høvdu latið lív.

M/S Pison er sýnaður eftir fráboðan E frá Sjóvinnustýrinum. Skipið hevði galdandi siglingarloysi fram til 21.oktober 2014. Skipið varð regluliga sýnað av klassafelagnum Bureau Veritas, vegna Sjóvinnustýrið. Sýnsmaðurin var seinast umborð tann 21.januar 2014 og hevði sett ávísar treytir, áðrenn skipið kundi sigla aftur. Hesar treytir høvdu ikki samband við tað, sum seinni var orsøkin til vanlukkuna. Sýnsmaðurin var tí ikki liðugur við sítt sýn, tá ið Pison brendi.

3. Skipsupplýsingar:

Skipanavn : Pison

Havnakenningarnr. : KG 20

Kallimerki : XPZH

Heimstaður : Klaksvík

Skrá : Føroya Skipaskráseting

Slag : Línuskip

Eigari : Sp/f Froya, Føroyar

IMO nummar : 5156086

Byggiár : 1960/ Skipið er fleiri ferðir umbygt, seinast í 2005.

Skipasmiðja : J. Johansens Svejseværksted og Brattvåg Skipsinnretning

Skrásett fyrstu ferð : 19-12-1960

Byggartilfar : Stál

Bruttotons : 238,00

Nettotons : 71,00

Longd : 30.410 metrar

Breidd : 6,700 metrar

Dýpd : 5,950 metrar

Longd yviralt (LOA) : 32,660 metrar

Motorslag : Scania

Slag av motori : DI1643M01P

Motororka : 386,00 KW

4 Frágreiðing

Pison kom til bryggju í Leirvík sunnudagin tann 19. januar 2014. Skiparin ynskti at fara skjótt aftur til fiskiskap, men sýnsmaðurin frá klassanum noktaði teimum at sigla, áðrenn ávísar treytir vóru loknar.

Tilvildarligt vitni, ið var farið at hyggja eftir egnum báti, koyrði í bili á keiini seint um kvøldið tann 22. januar 2014. Bilrúturin var opin, og varnaðist vitnið brendan lukt, tá hann kom fram við Pison. Vitnið steðgaði bilinum við Pison og gekk upp í hálvan leyttaran. Her sá hann royk koma úr skipinum. Vitnið sá royk koma úr tveimum støðum: eitt sindur aftanfyrir stýrihúsið og eisini frá dragilúkuni framman í stýriborð.

Vitnið visti, at ein persónur vanliga svav umborð. Komin upp í hálvan leyttaran metti vitnið, at har var ov nógvur roykur til, at hann kundi fara inn í skipið at kanna, um maðurin var umborð. Vitnið royndi at ringja til Alarmsentralin, men hansara fartelesfon var beint tá uttan streym. Á vegis heim at ringja 112 møtti vitnið manni, ið kundi ringja til Alarmsentralin. Vent varð aftur til Pison eftir einar 3 til 4 minuttir, men longu tá var nógv meira roykur. Stutt eftir kom sløkkiliðið úr Leirvík.

Tá ið eldurin var sløktur, gjørdist greitt, at ein persónur og ein hundur høvdu latið lív.

5 Kanningar av skaðatilburði

Løgreglan og kanningarliðið hjá løgregluni, Dansk Brand- og sikringsteknisk Institut (DBI) úr Danmark vóru umborð tann 23. januar 2014 og gjørdur kanningar. Hetta fyri at kanna um tær elektrisku installatiónirnar ella teir elektrisku brúkslutirnir kundu vera orsøkin til, at eldur kom í.

Sjóvinnustýrið var umborð dagin eftir tann 24. januar 2014 og gjørdi kanningar.

Sjóvinnustýrið bað El-Service um at gera kanningar umborð av eldávaringarskipanini.

El-Service var umborð og gjørdi kanningar tann 28. januar 2014.

11. februar 2014 var Sjóvinnustýrið saman við El-Service aftur umborð á Pison, sum tá lá í Klaksvík. Hetta varð gjørt fyri at fara um ivamál, í sambandi við eftirmeting av vanlukkutilburðinum.

5.1 Dansk Brand- og sikringsteknisk Institut (DBI)

DBI kom umborð á Pison og gjørdi kanningar tann 23. januar 2014. Staðfest varð, at eldurin var kyknaður í bakborðssíðu, miðskips, har turki/umklæðingarskáp vóru. Undir turki/umklæðingarskápunum var ein el hitaovnur.

Turki-/umklæðingarskápini vóru úr krossviði. Í botninum á teimum vóru hol, ið skuldu loyva hitanum frá ovninum upp í skápini. Men í nevnda ovninum vóru ribburnar rustaðar burtur og eisini samanbindingardósir rustað, smbrt. frágreiðingini frá DBI.

Av hesi orsök slapp ovnurin ikki av við hitan. Tering og manglandi ribbur forðaðu hitanum at sleppa út og upp. Harvið gjørdist ovnurin ov heitur. Aftari endin av ovninum var eisini tæddur og var loysnaður frá skotti soleiðis, at ovnurin kom at liggja á timburdekki, ið var úr krossviði. Hiti kom tá í dekkið, skott og skáp. Tá ið træ yvir tíð verður ávirkað av hita, fer at festa í træið. Hetta hendir eisini um hitin er lægri enn ífestingarhitin, sum vanliga liggur um 300°C. Træ, sum yvir tíð verður útsett fyri varandi hitaárinum, fær sín ífestingarhita settan niður, og kann festa í træið heilt niður til 70 – 80°C. Um hetta fyribrigdið verður sagt, at træið er “pyrofort”.

Yvirfyri DBI upplýsti maskinmeistarin á Pison, at honum kunnugt, var altíð tendrað fyri hitanum undir turkiskápinum.

DBI kom eisini fram til, at kontaktin til ovnarnar var tendrað, tá ið eldur festi í. Niðurstøðan hjá DBI var tí, at upprunin til eldin, eftir øllum at døma, bendi á, at hitin frá einum hitara undir turkiskápinum hevði fingið so nógvan hita, at tað hevði elvt til, at eldur festi í eldfimu konstruktiónina. DBI setti í niðurstøðuni, at hetta laðaði eisini upp undir tað, ið meistarin hevði upplýst, at hitaovnarnir altíð vóru tendraðir.

5.2 Kanningar gjørdar av Sjóvinnustýrinum

Sjóvinnustýrið var umborð á skipinum og gjørdi kanningar tann 24. januar og 11. februar 2014. Hesar kanningar vístu, at eldávaringarskipanin var óvirkin. Funnið varð eisini, at roykvarnari í fremra kamari í stýriborðs síðu var tikin niður.

Tað kom fram í avhoyringum frá lögregluni og í úttalilsum frá lokalfólki, m.a. frá vitninum, sum fyrst koma á staðið, at eingin “General Alarmur” var at hoyra, hóast nógva roykin.

Fyritøkan El-Service, ið hevur serkøn fólk viðvíkjandi eldávaringarskipanum, hevur vegna Sjóvinnustýrið verið og kannað skipanina á Pison tann 28. januar 2014 og tann 11. februar 2014. Har varð staðfest, at sikringar í eldávaringar-skipanini manglaðu, og battarí vóru tóm.

5.2.1 Frágreiðing frá El-Service lýsti viðurskiftini soleiðis:

Veitingasikringar til 230V og til battarínýtslu vórðu skildar sundur. El-Service gjørði roynd av battaríunum, har battaríð høgrumegin vísti 12,4 V, men hevði onki orkuføri. Battaríð vinstrumegin vísti 12,32 V og hevði orkuføri uppá 1,6 Ah. Nýggj battarí vórðu sett til skipanina, men meira kundi ikki gerast, tí at skipanin vísti brek (“*anlægget melder systemfejl*”). Fólk frá El-Service funnu hvørki sikringar ella sikringshaldarar til høvuðsskipanina. Teir søgdu eisini, at teir kundu ikki takalogg úr skipanini, tí søgan verður strikað, tá ið sikringarnar verða tiknar úr.

Ávaringarskipanin varð roynd, tá ið sýnsmaðurin frá Bureau Veritas var umborð tann 21. januar 2014. Sýnsmaðurin hevur váttað, at skipanin riggaði undir hesi roynd. Skiparin gekk saman við sýnsmanninum, meðan skipið varð sýnað. Skiparin upplýsti, at hann ikki var á skipinum alla tíðina, meðan sýnið fór fram, og at hann kundi hava verið burtur frá skipinum undir royndini av alarminum. Hann segði tó, at hann tann 21. januar 2014 hevði hoyrt alarmin í frystirúminum (sum eina ringiklokku). Hann segði seg ikki kenna til, at sikringarnar vóru tiknar úr, og kundi ikki svara, hví tær vóru burtur tann 28. januar 2014. Hann kundi tó upplýsa, at hann kendi til, at undir sýninum tann 21. januar 2014, hevði tann nú deyði maðurin tikið roykvarnaran niður í fremra kamari í stýriborðssíðu, og at hetta varð átalað av sýnsmanninum í strongum orðingum. Hetta er eftirfylgjandi váttað av sýnsmanninum.

6 Niðurstøður

Niðurstøðan av kanningunum er, at staðfestast kann, at

- Eldurin á Pison er kyknaður av hita frá hitaovni undir turkiskápinum.
- Botnurin í nevnda turkiskápi av eldfimur evni festi í vegna upphiting yvir longri tíðarskeið.
- Uppruna orsök er illa farin ovnur, umframt at ovnurin altíð var tendraður.

Í samband við eldávaringarskipanina hevur sýnsmaðurin frá Bureau Veritas váttað, at hon riggaði undir sýninum 21. januar 2014.

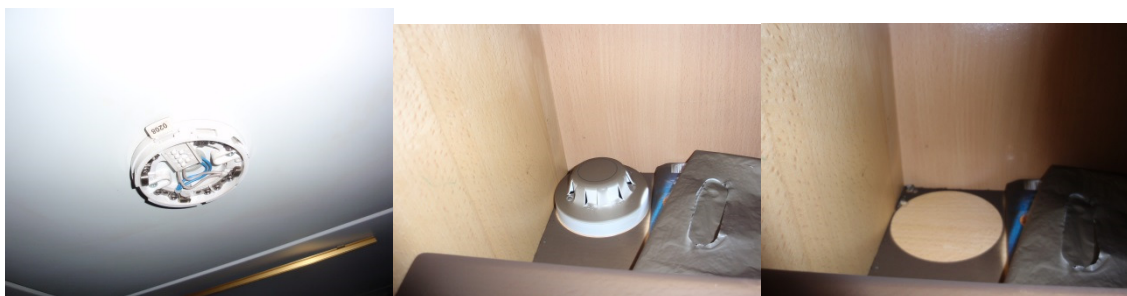
Í samband við roykvarnara, hevði sýnsmaðurin strangliga átalað, yvirfyri nú deyða manninum, at roykvarnari ikki mátti takast niður og givið boð um at seta roykvarnara til aftur.

Vitnið, ið kom framvið Pison tann 22. januar 2014, og gav boð til Alarmsentralin, hoyrði ongan “General Alarm”.

Tann 24. og 28. januar 2014 varð staðfest, at eldávaringarskipanin var óvirkin, tí onki orkuføri var í battaríunum og sikringar og sikringshaldarar til høvuðsskipanina vóru burtur smbrt. kanningum hjá El-Service. Loggurin kundi ikki vísa á, hvat var farið fram í tíðarskeiðinum sýnsmaðurin hjá Bureau Veritas var umborð og sýnaði Pison tann 21. januar 2014 og til eldur kom í Pison tann 22. januar 2014, tí søgan verður strikað, tá sikringarnar verða tiknir úr.

Tað kann sostatt ikki staðfestast við vissu, um eldávaringarskipanin var óvirkin 22. januar 2014, men tað er staðfest, at hon var óvirkin tann 24. og 28. januar 2014.

Myndir vísa, at roykvarnari var niðurtikin í fremra kamari í stýriborðssíðu, tá eldur kom í – sí niðanfyri myndir.



Um eldávaringarskipanin var óvirkin 22. januar 2014 og roykvarnari tikin niður, var avleiðingin, at skipanin ikki kundi boða frá, og víðari avleiðingin av hesum, at sovandi fólk umborð ikki varnaðist eldin nóg stundisliga / ikki vaknaði nóg stundisliga til at náa at sleppa sær út úr skipinum.

Viðmerkingar frá løgregluni til omanfyri niðurstøðu:

... “ at rapporten ikke kommer ind på, hvorfor sikringerne sad i brandalarmssystemet på broen d. 21. januar 2014, og at de tilsyneladende ikke sad i under branden og med sikkerhed ikke sad i to dage efter branden. Til orientering skal jeg derfor tilføje følgende:

Politiets efterforskning har ikke afdækket årsagen, men på baggrund af afhøringer sammenholdt med det faktum, at røgdetektoren var pillet ned i afdødes lukaf, konkluderes det, at det er overvejende sandsynligt, at nu afdøde selv har fjernet sikringerne for at slippe for at høre det akustiske signal, som brandalarmssystemet udsender netop pga. at røgdetektoren i hans lukaf var pillet ned. Efter det oplyste skulle nu afdøde have opholdt sig flere gange på broen, hvor han spillede computerspil.”

7 Eftirmeting

Eingin “General Alarmur” var at hoyra av skipinum tá eldur var í Pison.

Pison er fleiri ferðir umbygdur, seinast í 2005. Lógarkravið til eldávaringarskipan er sostatt fráboðan E kap. V reglu 15a frá 1. Januar 2003.

Fráboðan frá Sjóvinnustýrinum um broyting í Fráboðan frá Sjóvinnustýrinum E kap. V regla 15a frá 1. Januar 2003 er soljóðandi

I skibe bygget den 1. januar 2003 eller senere skal der være installeret et automatisk brandalarmerings- og brandvisningsanlæg med røgdetektorer i gange, trapperum og evakueringsveje, som opfylder bestemmelserne i regel 15

Eldsbrunin var ikki orsøkin til, at eldávaringarskipanin ikki riggaði, men ongin eldávaring hoyrdist, tá eldur kom í. Nakrar dagar eftir eldsbrunan kundi staðfestast, at eldávaringarskipanin virkaði ikki, tí sikringarnar vóru burtur.

8 Fyribyrgjandi atgerðir frá Sjóvinnustýrinum

Í soljóðandi tíðindabrevi frá 11.02.2014 kom Sjóvinnustýrið eftir eldsbrunan út við áminning viðv. miðalhita-ovnum umborð:

Frá Sjóvinnustýrinum: Áminning viðv. miðhitaovnum umborð:

Sjóvinnustýrið skal við hesum heita á skiparar og øll, ið varða av skipum, at halda vakið eyga við el-hitaovnum, so sum “Ribburørsovnum. Tryggjast skal, at slíkir ovnar

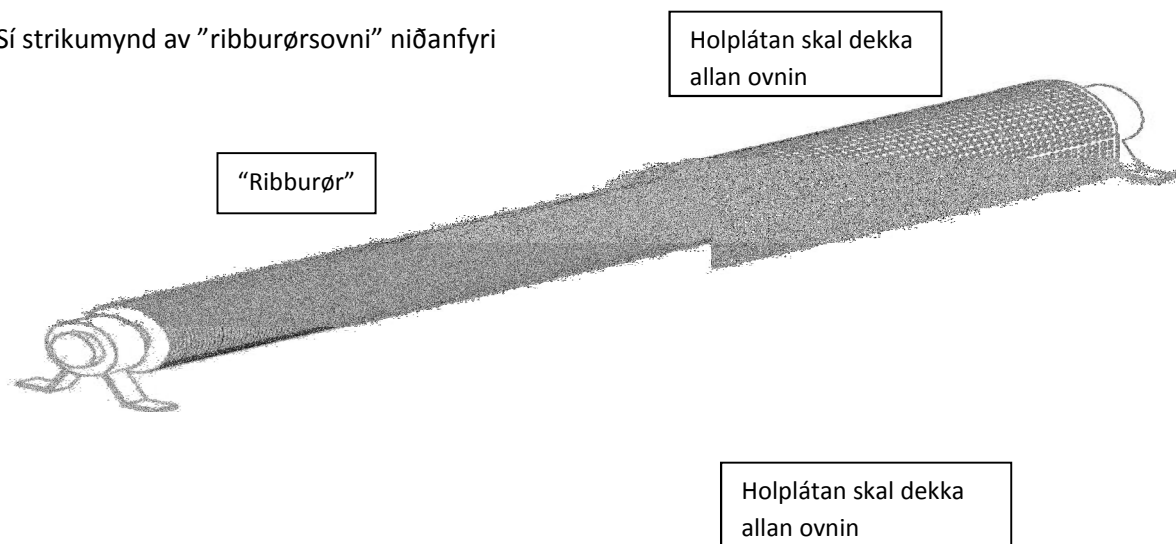
- sleppa av við hitan.
- eru festir, sum fyriskrivað frá framleiðara.
- eru CE-merktir og egnaðir til nýtslu umborð á skipum.
- eru ikki settir ella festir á eldfimt tilfar, so sum timbur.

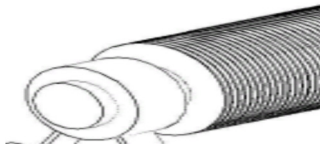
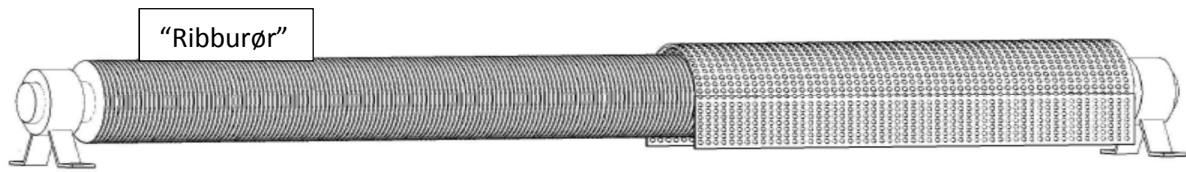
Gevið gætur: Týðningarmikið er at tryggja, at einans ovnur, ið er egnaður verður settur í vátrúm

Harumframt eigur regluligt eftirlit at tryggja, at

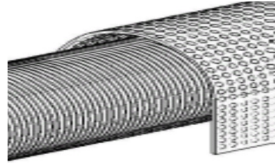
- “ribburnar” eru reinar og heilar,
- ongar “ribbur” mangla, og
- at ongin teirra er rustað burtur.

Sí strikumynd av “ribburørsovni” niðanfyrir





(Endurgeving endar)



Ribburør skal altíð vera reint.
Rørið skal ikki mangla ribbur.
Rørið skal altíð sleppa av við hitan.

Sjóvinnustýrið

3. desember 2014