

**P/f Thor
Bryggjan 5
420 Hósvík**

Miðvágur, hin 08. juli 2008
Mál: 200500446-163
Viðgjørt: JS

M/Tr Athena / OW 2133 / IMO No 8907096

Frágreiðing um eldsbrunan umborð hin 04. juli 2007

Frágreiðing um skipið

M/Tr Athena er frystitrolari sum fiskar hestamakrel í Suður Stillaahavinum.

Høvudsmát:

BT 7805

NT 3920

Loa: 105,00 m

Breidd: 20,00 m

Skipið varð skrásett í Føroyum hin 21. desember 2005

Skrásetti eigarin er: P/f Ocean Group Faroese Ltd.

Klassi og sýn

Skipið er í klassa hjá Det Norske Veritas. Skipið varð sýnað av DNV meðan tað lá í Panama.

Skipaefirlitið gjørdi sýn umborð í Panama hin 02. og 03. mai 2007, við atliti til brandtrygging í sambandi við at systurskipið Hercules varð rakt av eldsbruna.

Skipið sigldi úr Panama hin 16 mai 2007.

Manning

Øll manningin taldi 104

Danskir ríkisborgarar 3

Norskir ríkisborgarar 1

Ukrainskir ríkisborgarar 77

Russiskir ríkisborgarar 7

Indonesiskir ríkisborgarar 4

Peruanskir ríkisborgarar 11

Panamanskir ríkisborgarar 1

Áðrenn eldsbrunan

Vaktarskifti var kl 0800.

Veðrið var gott, vestan vindur 3, alda 4, barometurstandur 1017 mb, +15°C

Fiskur var niðurfyri so verksmiðjan koyrði.

Umleið kl 0840 byrja teir at hála trolið at borði.

Varnast verður við eldin

Umleið kl 0950 eru skiparin og 1.maskinmeistari í stýrihúsinum. Skiparin er í holtur við at hála trolíð inn.

Teir verða varugir við ein ávaringar alarm frá einum tóli í stýrihúsinum. Skiparin verður eisini varugur við at ekkoloddið er steðga, meðan hann hevur hálað trolíð at borði. Tá 1. meistari hyggur fram á bakkan, verður hann varugur við, at roykur kemur frá ventilatións kanalinum frammi á bakkanum.

1. meistari aktiverar eldalarmin manuelt og boðar skiparanum frá.

Ein av manningini greiðir frá, at hann helt at eldurin var í vaskirúminum. Hann breyt hurðina við eini øks, fyri at koma inn í vaskirúmið, men har var eingin eldur. Hann fór síðan niður gjøgnum trappuskaktina framman fyri apteringina. Hendan trappuskaktin gongur niður til verksmiðjudekkið (dekk 2) og mjøllastina (dekk 1). Hann fór niður til verksmiðjudekkið, og føldi á hurðina. Hurðin var heit. Hann var einsamallur og tordi ikki at lata hurðina upp. 1. stýrimaður varð eisini sendur av skiparanum at kanna, um eldur var í vaskirúminum.

Skiparin gevur 1. meistara boð um at steðga høvuðsmotorinum. Skiparin sigur orsøkina til hesa avgerð vera at fora fyri, at luft bleiv ventilerað inn í eldstaðið, og fyri at brandlemmar ikki skuldu steingjast í apteringini. Hetta varð gjørt fyri at forða fyri, at teir av manningini, sum ikki vóru komnir út úr apteringini, ikki skuldu kvalast í royki. Høvuðsmotorurin og hjálpimotorarnir verða nú steðgaðir. Bert neyðstreym motorurin koyrir.

Staðfest verður, at eldur er í pakkitilfarinum sum liggur í rúminum framman fyri verksmiðjuna á dekkið 2.

Evakuering

Skiparin setur seg í samband við skiparan á Poseidon sum fiskar nærhendis, og boðar honum frá, at eldur er í umborð á Athenu og biður hann um at boða reiðarínum, og MRCC Tórshavn frá.

Manningin verður samlað á bátadekkinum. Skiparin avger at bjarga manningini av skipinum beinan vegin.

Føroyski trolarin Poseidon, og gresku trolararnir Frigg og Thor sum eisini fiska á somu leið, eru somuleiðis komnir til Athenu.

Bjargingarbátarnir sum eru uppblásiligir gummibátar, verða sjósettir og manningin fer í bátarnar. MOB-bátar frá hinum skipunum koma til, og sleipa bátarnar yvir til hini skipini, og manningin verður bjargað umborð.

Trupulleikar eru við at fáa gummibátarnar blástar upp. Tann eini av gummibátunum blæst ikki upp, tá hálað verður í útloysara línuna.

22 persónar av trygdarmanningini vórðu verandi umborð til at slökkja eldin.

Hesir vóru fríttillaðir av skiparanum til at verða umborð ella fara av skipinum.

Slökkjarbeiðið gjørt av manningini

Tá manningin sum varð stødd á verksmiðjudekkinum fór upp á dekkið, vórðu allar hurðarnar latnar aftur til verksmiðjudekkið.

Allar hurðar millum maskinrúmið og verksmiðjuna vóru afturlatnar.

Roykkavarar verða sendir niður á verksmiðjudekkið (dekk 2) fyri at staðfesta, hvussu umfatandi eldurin er. Nógvur roykur er at síggja á verksmiðjudekkinum, og nú sæst eisini eldslogi í pakkitilfarinum, fremst í bakborðsíðu.

Av tí at hitin á verksmiðjudekkinum veksur skjótt, verða roykkavararnir noyddir at rýma av verksmiðjudekkinum.

Luftin í roykkavarasettunum varar bert 10 til 15 minuttir. Onnur sett vera fingin til vega frá Poseidon og Frigg

Ca. 1 tíma eftir at eldurin er kyknaður, fara tveir roykkavarar niður trappuskaktina framman fyri apteringina, sum gongur niður til verksmiðjudekkið (á dekk 2) og mjøllastina (dekk 1). Tá teir skruða brandkranan frá, kemur fyrst heitt vatn og dampur úr brandslanguni. Teir lata hurðina upp til verksmiðjudekkið. Teir leggja merki til, at neistar og nógvur roykur kemur frá pakkitilfarinum, sum er stúvað fremst á verksmiðjudekkinum. Teir royna at spula inn á verksmiðjudekkið við brandslangunum. Tá eingin luft er eftir í roykkavara tólunum, lata teir hurðina aftur, leggja slanguna at renna móti hurðini og fara upp.

Spulað verður áhaldandi niður á dekkið í tunellini á troldekkinum, fyri at køla dekkið.

Funnið verður fram til, at luftskaktirnar, har roykur av fyrsta sinni verður sæddur, enda har eldurin er kyknaður, og verður ein slanga sett í hvørja skakt, so vatn rennur niðuryvir pakningin har, eldur er. Skaktin verður væl tildekkjað við Rockwool, fyri at trýstið av vatninum ikki sýgur luft niður við sær. (Trýstið av vatninum virkar sum ein injektorur.)

Avgjørt verður nú at lata allar hurðar og brandlemmar aftur til verksmiðjudekkið, fyri á hendan hátt at køva eldin.

Tvær fløskur av CO₂, sum eru eyka umborð, verða bornar inn í tunellina á troldekkinum. Eitt hol verður borað í lúkuna, sum gongur niður til verksmiðjudekkið, har eldur er í. Síðan verða báðar CO₂ fløskurnar tømdu niður á verksmiðjudekkið. Eisini verða 6 x 25 litrar av skúmi blást niður í eldstaðið gjøgnum holið í lastalúkuni.

6 tímar eftir at eldurin var kyknaður, hevði manningin tamarhald á eldinum. Allar hurðar, brandlemmar og onnur op vóru væl afturlatin, so ilt ikki kundir koma til eldin. Eisini varð ein maður sign niður við skipssíðuni, fyri at stappa rockwool í avlop so trekkur ikki skuldi koma inn til eldstaðið. Hitamátingar, sum manningin gjørdi av dekkinum yvir verksmiðjudekkinum, vístu, at hitin var niðurgangandi.

Starta motorin, taka trolíð inn og sigla móti landi

Kl 16 avger skiparin at trolíð skal takast inn. Hann biður 1.meistara starta motorin aftur. 1. meistari biður 2. meistara og 2. elektrikara fara niður í maskinrúmi í roykkavara útgerð, fyri at starta maskinrúmsblásarunum og soleiðis fáa roykin úr maskinrúminum, áðrenn starta verður.

Tveir hjálpimotorar og høvuðsmotorurin verða settir í gongd. Skróvan verður ikki koblað í. Oljutrýstið verður koblað í, so trolíð kann takast inn.

Tá trolíð er tikið inn á dekkið, verður siglt móti landi.

Teir av manningini sum vórðu bjargaðir umborð á “Frigg” og “Thor” vóru førdir umborð á “Poseidon”.

“Poseidon” fylgir við Athenu, sum hevur sett kósina móti Chilensku strondini.

Sløkkiarbeiðið gjørt av eldsløkkiliði úr landi

Tá reiðaríð P/f Thor sum umsitir reiðaríð hjá Athenu, Ocean Group Faroese, fekk boð um at eldur var í umborð á Athenu, settu teir seg í samband við danska meklara felagið Ullerup og Thalund Shipping, fyri at fáa eina avtalu um bjarging av Athenu. Ullerup og Thalund hevði samband við tvey bjargingarfeløg, sum bjóðaðu sína tænastu fram. Tað eina var Ultratug sum hevði verið við til at bjarga M/Tr Hercules hjá P/f Thor Fishery og tað seinra var Svitzer.

Reiðaríð gjørdi av at taka av tilboðnum frá Svitzer.

Svitzer hevur partnara í Chile, sum eitur CPT Empreas Maritimas S.A. Hesin partnerin skuldi gera bjargingararbeiðið.

Bjargingin varð sett í verk og sleipibátur við eldsløkkiútgerð og manning, varð sendur út ímóti Athenu. Hin 06. juli kl 0940 møttust Athena og sleipibáturin “Tuber” og eldsløkkifólkini komu umborð á Athenu. Hesi 7 eldsløkkifólkini yvirtaka nú eldsløkkingina umborð á Athenu. Tað er eingin eldur at síggja, bert roykur at síggja sum kemur frá dekki 2, tá eldsløkkifólkini yvirtaka eldsløkkingina.

Eldsløkkifólkini sum eru komin umborð, seta seg inn í støðuna umborð, við at lesa tekningar og fáa frágreiðing frá manningini um eldin. Teir byrja at køla dekkið niður.

Eisini verður roynt at koma niður á dekk 2 gjøgnum trappurnar frammanfyri manningarrúmini.

Hetta eydnast og teir byrja at eftirsløkkja eldin. Eldsløkkingin heldur á fram um kvøldið og náttina.

Útgerðin sum verður brúkt, er í høvuðsheitum útgerð sum hoyrur til Athenu.

Hin 06 juli kl 2105 verður ankrað upp á Concepcion bay í Chile.

Eldurin kyknar upp aftur

Um morgunin uml. kl 0900 hin 07. juli, biður brandleiðarin manningina á Athenu um at lata lúkuna frammi á troldekinum upp. Bert onnur helvtin av lúkuni bleiv opnað. Sløkkjararbeiðið heldur fram.

Um middagsleitið biður brandleiðarin manningina um at gera hydrauliskipanina umborð klára, so teir kunnu lata ta stóru lúkuna frammi á bakkanum upp, fyri at fáa roykin út av verksmiðjudekinum. Skipsleiðslan á Athenu mótmælir hesum. Men eftir at hava kjakast við brandleiðaran, ganga teir við til hetta.

Kl 1300 verður stóra lúkan frammi á bakkanum latin upp, og tvær brandslangur verða latnar niður á brandstaðið. Hálvan tíma eftir at lúkurnar eru latnar upp, kyknar eldurin upp aftur. Manningin roynur at lata lúkurnar aftur og tetta, so ongin ilt sleppur til, at nøra eldin.

Stutt eftir steðgar brandpumpan á Athenu. Pumpan steðgar helst tí at káplarnir brennast av. Hendan pumpan kundi startast frá brúnni. Ikki var ráðiligt at hava fólk í maskinrúminum, tí verður ikki roynt at starta pumpuna aftur frá maskinrúminum.

Nú verður ein brandpumpa sum stendur umborð á sleipibátinum startað. Hesa pumpuna fingur teir ongantíð at taka.

Eftir hetta missa eldsløkkifólkini tamarhaldið á eldinum.

Nú verður øll manningin sum er eftir umborð kalla til landgongdina, og tann síðsti hjálpmotorurin sum gongur, verður steðgaður við “hurtig lukkarinum”.

Manningin verður fýrd yvir til Poseidon, sum liggur til akkers tætt hjá Athenu. Skipsleiðslan fer umborð á sleiparan “Tumbes”, sum liggur at Athenu.

Kl 2330 koma 8 eldsløkkifólk frá Asmar skipasmiðjuni at hjálpa til við sløkkingini.

Kl 0220 er eldurin so ógvisligur, at ikki er ráðiligt at verða umborð á Athenu, so øll eldsløkkifólkini fara av Athenu.

Eftir hetta verður sjógvur sprændur á skipið við vatnkanónum frá trimum sleipibátum.

Kl 0545 stóð alt forskipið í ljósum loga.

Skipið verður sleipað til havs

Havnameistarin í Talchanau ger nú av, at skipið ikki kann verða liggjandi inni á fjørðinum, av tí at tað var til vanda fyri havumhvørvið.

Hin 08. juli kl 1340 varð akkersketan kvett og skipið varð sleipað út av fjørðinum og til havs.

Nýggj roynd at bjarga skipinum

Reiðarí ger nú av at biðja Ultratug gera eina roynd at bjarga skipinum.

Hin 12. juli byrjar Ultratug at sleipa skipið til Talchanao (Concepcion Bay) og hin 17. juli um kvøldið liggur Athena aftur fyri akker í Concepcion Bay.

Nú kemur bert lítil roykur frá skipinum.

Skaði av eldsbrunanum

Alt eldfimt tilfar er brent úr apteringini og stýrihúsinum. Eisini er alt eldfimt tilfar brent á dekki 2 og dekki 1. Í lastini er alt eldfimt tilfar brent omanfyri ca. 1,5 metur frá tanktoppinum.

Í stýrihúsinum sum var gjørt úr aluminium er nakað av konstruktiónini brent vekk. Konstruktiónin á skrokkinum er illa farin av nógva hitanum. Maskinrúmsavdeilingin er ikki skadd av eldinum.

Niðurstøða

Orsök til eldsbrunan

Umboð fyri Dansk Brand- og Sikrings Institut og fyri Kriminalteknisk Afdeling, vóru umborð á Athenu og gjørdur kanningar hin 07. juli, og í tíðarskeiðinum frá 30. juli til 08 august. Kanningin 07. juli var gjørd, áðrenn eldslökkifólkin mistu tamarhaldið á eldinum.

Niðurstøðan frá Dansk Brand- og Sikrings Institut er, at eldurin er kyknaður fremst á dekki 2 í bakborðs síðu.

Undir kanningunum varð sligið fast, at spor vóru av ljósboga í streym kelduni (stikkkontaktini) til sonaranleggið, sum var sett upp fremst í bakborð á dekki 2.

Dansk Brand- og Sikrings Institut heldur, at hiti frá ljósboganum hevur sett eld í eldfimt evni og er hetta eftir øllum at døma orsøkin til eldin.

Reiðarí hevur seinni greitt frá, at talan ikki er um sonaranlegg men at ein GPT UNIT – extern receiver unit til ekkoloddið var sett upp í bakborð á dekki 2. Hetta er helst tann útgerðin sum sipað verður til. Ekkoloddið er av merkinum Simrad ES60.

Skiparin hevur eisini eftirfylgjandi greitt frá, at beint áðrenn teir varnaðust eldin, legði hann merki til at ekkoloddið slóknaði á brúnni.

Eldávaringarskipan

1. maskinmeistari sum varð staddur í stýrihúsinum greiddi frá, at meðan trolið varð hálað hoyrdist ein ávaringalararmur í stýrihúsinum. Tá hann skuldi leita hvaðan hesin alarmur kom, sá hann royk koma upp úr ventilatiónsskaktunum frammi á bakkanum, framman fyri stýrihúsið. Hann tendraði tá manuella eldávaringar alarmin.

Ventilatiónsskaktirnar ganga niður á verksmiðjudekkið, har pakkitilfarið verður goymt. Upprunaliga hava blásarar verið monteraðir í skaktina á verksmiðjudekkinum, men hesir blásarar eru avmonteraðir.

Eldávaringarskipanin sum var umborð á Athenu var nýggj. Skipanin varð ísett, meðan skipið lá í Panama í mai 2007.

Skipanin var av merkinum Autronica og typan var Auto Safe. Skipanin varð testað og góðkend, áðrenn skipið sigldi úr Panama.

Á verksmiðjudekkinum har eldurin er kyknaður eru roykfølarar settir upp. Hesir følarar eru sera ávirkiligr av royki, og skal sera lítil roykur til áðrenn eldávaringarskipanin fer í gongd.

Staðfest er, at eldávaringarskipanin ikki fór í gongd áðrenn roykur sást koma frá ventilatiónskanalunum á bakkanum. Orsøkin kann hava verið at trekkur hevur ført roykin til kanalirnar uttan um roykfølararar.

Roykkavara útgerð

Undir sjófrágreiðingini kom fram, at luftin í fløskunum til roykkavara útgerðina bert rakk til brúk í 10 til 15 minuttir.

Kravið til roykkavara útgerðina eftir FSS koduni Kap. 3 stk 2.1.2 og Fráboðan "E" frá Skipaefirlitinum, er at luftin í fløskunum skal røkka til brúk í minst 30 minuttir.

Tá Skipaefirlitið gjørdi sýn umborð á Athenu hin 03. mai 2007 varð kravt, at roykkavara útgerðin varð send í land til eftirlit, ella skift út við aðra góðkenda útgerð.

Orsøkin til at roykkavara útgerðin bert rakk til brúk í 10 til 15 minuttir, kann hava verið, at fjáltur hevur verið á roykkavarunum, ella at teir hava verið í ringum formi.

Útgerðin varð kannað av Uitor áðrenn skipið fór úr Panama.

Brand- og bátamynstringarlistin

Tá Skipaefirlitið gjørdi sýn umborð á Athenu meðan skipið lá í Panama hin 03. mai 2007 varð staðfest, at brand- og bátamynstringarlistin ikki varð gjørdur til alla manningina. Skipaefirlitið setti krav um at brand- og bátamynstringarlistin var gjørdur, so hann umfataði alla manningina, og skuldi gerast á einum máli sum øll manningin skilti. Kravt var frá Skipaefirlitinum, at hetta krav skuldi vera gingið á mæti, áðrenn skipið sigldi úr Panama.

Tá Skipaefirlitið var umborð á Athenu hin 07. juli eftir at skipið var komið inn á Concepcion Bay, var brand- og bátamynstringarlistin ikki gjørdur av nýggjum, men var bert galdandi fyri eina manning upp á 35. Manningin taldi 104.

Gummibátur

Tann eini av gummibátunum blástist ikki upp, tá hálað varð í útloysaralínuna. Hesin bátur var ikki serviseraður sum fyriskrivað. Báturinn varð settur í stativið fyri at umgangast at hann forfórst.

Skipaefirlitið heldur tað verða sera óheppið, at ein bjargingarbátur, sum ikki var serviseraður, var umborð á skipinum, sjálvt um hesin var eyka umborð. Skipaefirlitið metir tað at verða meira óheppið, at hesin bátur varð settur í stativið saman við øðrum gummibátum.

Keldutilfar

Sjófrágreiðing hildin á Hotell Holiday Inn í Concepción hin 8. og 9. juli 2008

Skipsdagbókin frá Athenu

Frágreiðing frá reiðarínum Thor

Dagsrapportir frá Ultratug, Carlos Bastías

Frágreiðing frá Dansk Brand- og sikringsteknisk Institut

Skipaefirlitið, hin 10-12-2008