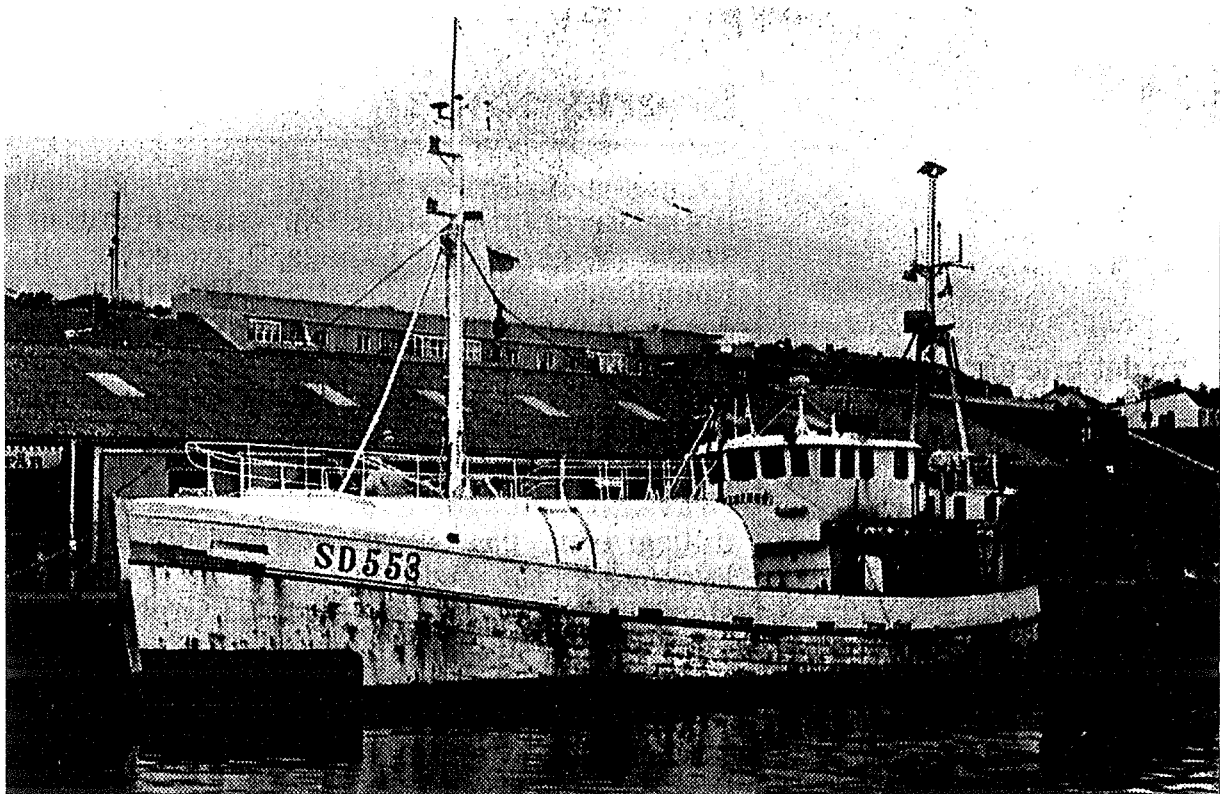


8

**YTTRANDE över fiskefartyget
VIKINGÖ - SGJP - brand och förlisning
1997-05-14**



SJÖFARTSVERKET

**YTTRANDE över fiskefartyget
VIKINGÖ - SGJP - brand och förlisning
1997-05-14**

Vår beteckning 080201-9734683
Utredningsstaben Ad Sten Anderson
 011-191269

SJÖFARTSVERKET

601 78 NORRKÖPING
Tel: 011-19 10 00
Fax: 011-10 19 49

Innehållsförteckning

Sammanfattning.....	1
Faktaredovisning.....	2
Händelseförloppet.....	4
Analys.....	5
Orsak:	6
Anmärkning	7
Rekommendation	7
Materiella skador.....	7
Personskador	7
Övrigt	7



Sammanfattning

Namn:	VIKINGÖ
Reg.bet.:	SGJP
Hemort:	Havstensund
Brutto:	106
Löa:	23,5 m
Bredd:	6,4 m
Djupgående:	2,65 m
Klass:	Sjöfartsverket
Byggnadsår:	1954
Byggnadsmaterial:	Trä
Maskinstyrka	463 kW
Besättning	3 man

Vikingö (V) hade påbörjat det sista fiskedygnet av tre och höll på att förflyttas mellan två fiskeplatser då plötsligt all belysning slocknade ombord.

Vid undersökning konstaterades kraftig rökutveckling från maskinrummet. Alla öppningar stängdes och halonanläggningen utlöstes. Branden minskade något men slocknade inte. Inte heller hjälpte att utlösa två pulversläckare som hängde i nedgången till maskinrummet.

Då alla möjligheter att släcka branden var uttömda tog besättningen på överlevnadsdräkter, sjösatte livflotten samt lämnade haveristen 1997-05-14 cirka klockan 0245.

Ungefär en halvtimme senare räddades de nödställda av passagerarfartyget Peter Wessel.

V fortsatte att brinna och klockan 1322 samma dag sjönk hon på position N 58° 31',37 E 10° 37',33 på cirka 160 meters djup.

Faktaredovisning

V byggdes 1954 på *Bröderna Olssons varv* i Skredsvik i Bohuslän och fick namnet VÖLUND med hemmahamn på Knippla. Fartyget har även haft namnen GRANFORS, CLIPPERTON ock MARIANA innan hon fick det aktuella namnet och blev sysselsatt i trålning efter räkor företrädevis i Skagerrak.

V, som inköptes till Havstensund i februari 1989, var en traditionell sidotrålare med valback och shelterdäcksutrymme som täckte halva huvuddäcket. Längst akterut på nämnda däck fanns styrhytt med besättningsutrymmen och mellan styrhytten och shelterdäcksutrymmet var två tråltrummor placerade. I utrymmets förliga del hade den hydrauliska trålwinschen installerats 1988.

Längst förut under huvuddäcket fanns ett förråd, som fram till år 1995 var skans, och akter därom lastrummet som gränsade till maskinrummet som i sin tur gränsade till skansen längst akterut i fartyget.

1972 installerades en sexcylindrig *Grenå dieselmotor* som utvecklade 463 kW och hade renoverats 1,5 år tidigare. Under sommaren 1997 skulle skrovet besiktigas och propelleraxeln dras. Ny hjärtstock hade installerats under sommaren 1996 och ny propellerhylsa i december 1996.

En fast anläggning för brandsläckning i maskinrumsområdet bestod av 2 flaskor á 9 kg *Halon 1301*. 4 värme- och rökdetektorer

monterade i maskinrummet var kopplade till en central i styrhytten där man manuellt kunde utlösa halonet.

Vid nedgången till maskinrummet från inredningen fanns två och i styrhytten en transportabla handbrandsläckare av typ *ABE*.

Bränsletankarna, 6 stycken, var placerade, 3 på varje sida, i maskinrummets slag. 3 av tankarna var tomma och de övriga tre innehöll 6-7 cbm gasolja. Ytterligare 3 tankar, innehållande hydraulolja, var placerade i maskinrummet. En på 400 liter för drivningen av trålwinschen, en på 200 liter som drev sorteringsmaskinen, trålwinschens bromsar och lossewinschen samt en på 80 liter för sondwinschen.

På en av bränsletankarna om styrbord var eltavlan via stag monterad.

Navigationsutrustningen på bryggan bestod av en GPS, en navstar och en shipmate. Dessutom fanns en dagljusradar av märket *Koden* som installerats 1986 och ytterligare en radar av märket *Furuno*. Automatstyrningen var kopplad till en magnetkompass.

Under år 1996 gjorde Svenska Västkustfiskarnas Centralorganisation en gruppbeställning bestående av EPIRB:ar (Emergency Position Indicating Radio Beacon), bärbara VHF:er och bärbara transpondrar. Beställningen gjordes centralt för att få EU-stöd. Vår utrustades med en enhet av denna beställning.

På styrhyttstaket var en uppblåsbar 10-mans livflotte *Viking 10KA* placerad liksom EPIRB:en.

På styrhusets styrbordssida fanns en dörr från däck till maskinrumsnedgången. Denna dörr hölls enligt uppgift alltid stängd.

De tre besättningsmännen var mycket erfarna fiskare och hade samtliga genomgått en brandkurs och en kurs i handhavande av livräddningsflottar.

Händelseförloppet

V avgick från hemmahamn söndagen 1997-05-11 klockan 2200 för att tråla efter räkor i farvattnen cirka 20 nm väster om Smögen. Efter 3,5 timmars gång sattes trålen och sedan fortsattes fisket dygnet runt.

Efter att ha gjort 3 tråldrag togs beslut att försöka fisket något längre sydostvärt där bättre fångster hade rapporterats. Då 2 nm återstod att köra innan trålen återigen skulle sättas slocknade plötsligt all belysning. Befälhavaren (B) trodde att en huvudsäkring hade gått men efter att ha konstaterat att så inte var fallet ämnade han gå ner i maskinrummet och se om han kunde finna om något var fel på utrustningen.

När maskinrumsdörren öppnades välldes tjock rök ut vilket gjorde det omöjligt att gå ner. Dörren stängdes igen liksom friskluftsintaget till maskin på styrhusets babord sida och nödutgången på akterkant. varefter halonanläggningen utlöstes.

Besättningen väntade sedan en stund för att låta halonet få effekt. Motorn stannade efter hand och ett knastrande ljud antydde att branden fortsatte.

5-10 minuter efter "black out"-en släppte hydraulbromsarna på trålwinschen och trålborden rasade i sjön.

B hämtade då en friskluftsmask från styrhytten och öppnade återigen dörren till maskinrumsnedgången. Halonet hade dämpat branden men hettan var mycket besvärande. De två pulversläckarna som hängde i nedgången tömde B från platsen vid dörren. Att gå ner i maskinrummet var inte möjligt och därför stängde han dörren igen och konstaterade att inget mer var att göra.

De två andra besättningsmännen, som båda var på däck då branden startade, hämtade överlevnadsdräkterna och lyfte ner livräddningsflotten från styrhyttstaket till däck varefter en nödraket avfyrades.

Fruktlösa försök gjordes att med VHF-telefon kontakta andra fiskefartyg i området för att påkalla hjälp. Det närmaste befann sig på 5 nm´s avstånd.

Flotten sjösattes och utlöstes, överlevnadsdräkterna togs på och ytterligare en nödraket avfyrades.

Cirka klockan 0245 lämnade besättningen haveristen och togs en halvtimme senare upp av passagerarfartyget Peter Wessels mob-båt. Efter ytterligare en halvtimme sattes V´s besättning ombord på en annan fiskebåt som tog med dem till Smögen.

V sjönk 1997-05-14 klockan 1322 på position N 58° 31´,37 E 10° 37´,33 på cirka 160 meters djup.

Analys

Maskinrummets 4 branddetektorer var kopplade till en central som var placerad i styrhytten. I centralen fanns en omkopplare, som dels kunde ställas på automatisk utlösning av halonet och dels kunde ställas på manuell utlösning. Till sjöss ställs alltid omkopplaren på manuell.

I Sjöfartsverkets meddelanden Serie A Nr 44 från år 1975 står:

Åtgärder före utlösning

9.6. *Innan utlösning av "total flooding systemet" för maskinrum av kategori A sker, skall följande åtgärder vidtagas i nämnd ordning. Information om detta skall finnas uppsatt vid utlösningsskåpet.*

- 1. Vakthavande befäl på bryggan informeras så att nödvändiga nautiska åtgärder kan vidtagas.*
- 2. Huvudmaskineriet skall stoppas genom avstängning av brännolja i närheten av oljebrännare eller insprutningspumpar. Normalt skall också ventilerna på brännoljetankarna stängas.*
- 3. Berörda ventilationsfläktar skall stoppas.*
- 4. Alla spjäll i ventilationssystemet och andra öppningar skall stängas när varvtalet på huvudmaskineriet reducerats tillräckligt.*

Då halonanläggningen utlöstes stoppades inte motorn vilket fick till följd att halonet sögs in i motorn och gick ut genom avloppsröret. Detta innebar att halonet inte fick avsedd släckningseffekt då motorn stoppade av sig själv först efter en stund. Ett nödstopp till motorn, i form av en vajer, fanns i styrhytten.

Trålwinschens bromsar ansattes med hydraultryck. Hydraulledningarna passerade strax ovanför den elektriska tavlan i maskinrummet. 5-10 minuter efter brandens start släppte hydraultrycket och de tunga trålborden rasade i sjön.

Den EPIRB som V var utrustad med aktiverades för hand i samband med att man lämnade det brinnande fiskefartyget. Den bärbara VHF:en fungerade inte. Den fast installerade VHF:en fungerade inte heller men detta på grund av att strömförsörjningen upphört.

Då fiskebåten med V's besättning ombord passerade Hällö klockan 0545 mötte de Kustbevakningens snabba plastbåt på väg ut. Kustbevakningen hade blivit larmade av MRCC Göteborg vid 0300-tiden.

Orsak:

Av det undersökningsmaterial som är tillgängligt kan två tänkbara orsaker till branden stå att finna.

1. Någon komponent i hydraulsystemet har sprungit läck och finfördelad hydraulolja har kommit i kontakt med heta maskindelar. Det faktum att trålwinschens hydraulbromsade bromsband släppte tyder på en hydraulläcka.
2. Överslag i det elektriska skåpet med brand som följd. Branden kan då ha skadat de hydraulledningar som passerade alldeles ovanför skåpet med läckage och bromstrycksbortfall som följd. Detta är den mest troliga orsaken eftersom det enligt B inte hörts något brandlarm ombord.

Anmärkning

Besättningen borde varit medveten om regeln i ovannämnda kungörelse där det talas om nödvändigheten av att stoppa motorn innan halonanläggningen utlöses.

Rekommendation

För att förhindra att en motor, som inte stoppats vid utlösning av släckningsmedel i maskinrum, suger ut medlet bör en automatstopp anordnas. I stressade situationer kan förbiseenden lätt göras.

Materiella skador

Fiskefartyget totalförstördes och sjönk med all fiskeutrustning och fångst, som bestod av cirka 350 kg kokta räkor och 100-150 kg råa räkor.

Personskador

Inga personskador förekom.

Övrigt

Det är sannolikt att den gasolja som fanns ombord vid haveritillfället har läckt ut genom avluftningar och andra öppningar. På grund av det stora vattendjupet är det sannolikt att utläckt olja fördelats i vattnet och nått ytan så utspridd att den inte lämnat synliga spår och därefter avdunstat. Det bedöms att inga allvarliga kvarvarande skadliga miljöeffekter föreligger.

