

Datum
2012-08-29
Handläggare
Jörgen Zachau
Sjöfartsavdelningen
Utredningsenheten

Transportstyrelsen: Sjöfartsavdelningen informerar... 3/2012

Transportstyrelsens sjöfartsavdelning distribuerar med viss regelbundenhet angelägna meddelanden och budskap varvat med erfarenhetsberikande händelser som andra råkat ut för. Syftet med informationen är att öka kunskapen och säkerhetsmedvetandet hos branschens aktörer på alla nivåer. Ett problem med säkerhetsarbete är att nå ut till dem som berörs, i synnerhet dem som så att säga ”jobbar på golvet”. Detta är ett sätt att försöka nå branschen i dess helhet.

Ett sätt att ytterligare sprida information inom branschen är att ta upp relevanta händelser i fartygens skyddskommittéer.

Initiativtagare och ansvarig för utskicket, som skildrar både svenska och utländska händelser, är utredningsenheten vid Transportstyrelsens sjöfartsavdelning. Synpunkter, åsikter och förslag emottages tacksamt på telefon 010-495 32 90 eller e-post sjoutredning@transportstyrelsen.se.

Detta informationsbrev, liksom sjöfartsavdelningens olycksrapporter och Safety Alerts kan hämtas på Transportstyrelsens webbsida via <http://www.transportstyrelsen.se/sv/Sjofart/Olyckor--tillbud/>.

Alternativt kan man kontakta sjöfartsavdelningens utredningsenhet för att hamna på sändlistan för e-postutskick. Det finns också möjlighet att nå texten på engelska på SAN-NYTT:s webbsida www.san-nytt.se.

Risker vid fiske

Det händer att skador eller rent av förlisningar inträffar vid fiske p.g.a. att fartyget och dess utrustning utsätts för alltför stora krafter. Exempelvis kan strömmens inverkan på undervattensskrovet ge upphov till okontrollerad krängning med vatten på däck och reducerad stabilitet som följd. Denna risk blir särskilt uppenbar då trålen fastnar i något hinder på botten, och flera haverier har inträffat p.g.a. detta.

För att i möjligaste mån undvika farliga situationer, eller ha en bättre chans att hantera läget om fara trots allt skulle uppstå, bör man tänka på följande.

- Utrustningen ska skötas väl, i vederbörande fall testas regelbundet och i övrigt vara i topptrim.
- Ombyggnad eller förändring av fartyg och utrustning ska inte göras hur som helst på eget bevåg, utan på ett professionellt sätt. Sådant arbete bör kontrolleras av sakkunnig. Vad man särskilt bör sträva efter, i synnerhet på mindre fartyg, är att trålvajrarnas fästpunkt i fartyget blir så låg som möjligt.
- Man kan vara förberedd genom att se till att vattentäta luckor och andra förslutningar är stängda och täta samt att storm- eller länsportar fungerar och inte är blockerade. Detta kan förbättra fartygets överlevnadsförmåga.
- Framförallt bör man se till att den personliga nödutrustningen är användbar, t.ex. genom att se till att överlevnadsdräkter eller flytvästar inte är undanstoppade i något otillgängligt förråd, utan snabbt kan komma till användning. Detta gäller också livflottar, som ska vara arrangerade på det sätt som tillverkaren anvisar och under inga omständigheter vara surrade så att deras funktion nedsätts – det är tyvärr fortfarande alltför vanligt.

Hittills i år har en mycket allvarlig olycka med fiskefartyg inträffat – en liten trålare med besättning försvann vid fiske i Skagerack. Trålaren har lokaliserats och förlisningen undersöks nu av Statens haverikommission.

SFu, USCG 02/2012

Arbetsplatsolyckor med allvarliga personskador som följd

Utredningsenheten har nyligen fått in ett antal rapporter om personolyckor med allvarlig utgång.

Finger kapat vid arbete med vajer

Arbete med att montera en vajer till en hiss utfördes av personal från en inhyrd firma. Under arbetet höll reparatören en locking pin (låsbult) till vajern. Då en annan person klev på vajern blev det kraft på denna varvid pekfingret kom i kläm mellan vajern och kanten på vajertrumman. Fingret slets av nedanför nageln.

Detta arbete har i fartygets rapport betecknats som inte varande rutinarbete, vilket gjort det svårt att förutse de risker som förelegat. Å andra sidan är det just det som är meningen med att göra riskbedömningar – att identifiera de risker som kanske inte är omedelbart uppenbara. Utredningsenheten vill

gärna peka på nödvändigheten av att göra adekvata riskbedömningar i samband med arbeten ombord.

Man klämd mellan luckekarm och container

Olyckan inträffade i samband med att man lastade containrar på ett feederfartyg. En av besättningsmedlemmarna, en elev, lutade sig över fartygets luckekarm samtidigt som landkranen lyfte ombord nästa container. Mannen kom i kläm mellan containern och karmen och blev allvarligt skadad.

Risken att bli klämd av skopa eller last från kran är uppenbar. Det inträffar då och då sådana olyckor och de tenderar att bli mycket allvarliga. Det går inte att nog varna för riskerna vid arbete med skopa eller last från kran, inte heller att nog påminna arbetsledningen om att vara mycket uppmärksam på att rutiner och procedurer i hamnar och fartyg är så säkra som möjligt och följs ordentligt, kanske särskilt när man har oerfarna medarbetare.

Hopp-i-land-kalle – en farlig verksamhet

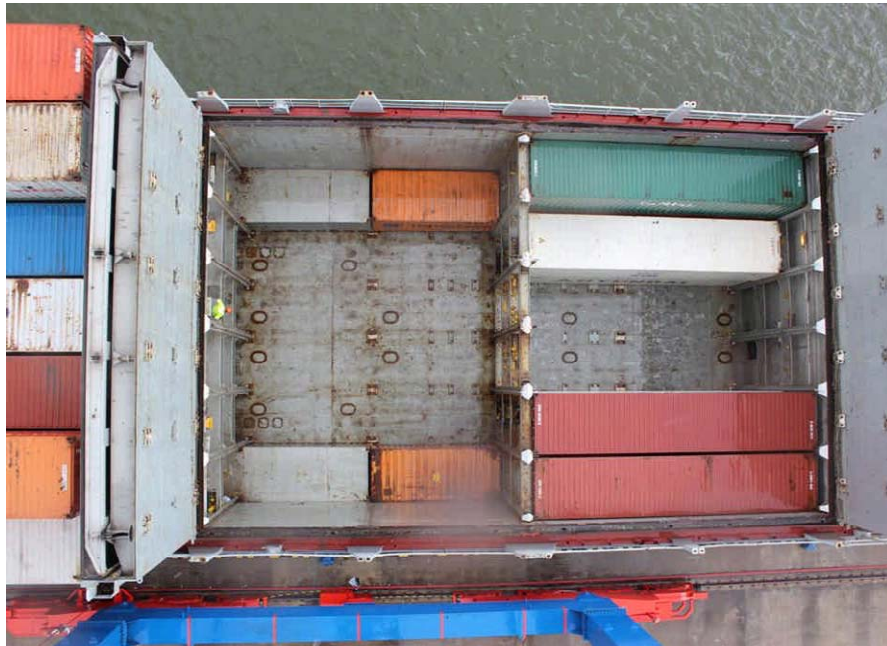
Under de senaste åren har ett antal skador inträffat, då besättningsmedlemmar hoppat i land för att lägga tross vid förtöjning. Detta är mycket farligt och har medfört att folk brutit ben och skadat sig på annat sätt.

Transportstyrelsen har fått in en rapport om en olycka, som inträffade då en besättningsman hoppade i land från ett fartyg med ett spring. Mannen missbedömde avståndet, ramlade, slog ansiktet i kajkanten så att han svimmade och föll sedan i vattnet. Befälhavaren manövrerade fartyget, som inte var så stort, så att den nödställda inte skulle klämmas mellan skrovet och kajen. Man lyckades bärga mannen, som fördes till sjukhus. Han kommer inte att få några bestående fysiska men.

SFu 06.05.03 TSS 2012-2324, 06.05.02 TSS 2012-1425, 06.05.02 TSS 2012-1220



Skadat finger



Lastrum containerfartyg

Risk med azimuth-propellrar

Propelleraggregat som går att svänga runt, s.k. azimuth-propellrar, har blivit allt vanligare, men de utgör även en uppenbar risk för att olyckor eller skador ska uppstå. Det finns flera riskmoment eftersom detta är ett nytt sätt att manövrera jämfört med konventionella fartyg.

Ett exempel är ett fartyg som närmar sig ankomstläget. Fartyget utsätts för viss vindavdrift, som behöver kompenseras för. Detta gör befälhavaren genom att ta ut svängen mot läget ordentligt för att sedan svänga runt ett av aggregaten för att inte komma för nära ett annat fartyg. Den push som görs förstärks uppenbarligen från propellervattnet från det andra fartyget, vilket leder till att befälhavaren vrider runt aggregatet i en annan riktning. Detta sker troligen för snabbt, eftersom aggregatet inte vrider sig den väg som befälhavaren avsett, utan tar den andra vägen (den kortaste). Detta leder till att fartyget rör sig på ett sätt som inte avsetts och kommer för nära stranden. Efter dykarbesiktning kan man konstatera att det uppstått viss skada på ett av propelleraggregaten.

Ett annat exempel på riskmoment med rundsvängande aggregat är deras backfunktion, dvs. att man kan få propellern att gå back fast aggregatet är riktat föröver. Man slipper då svänga runt aggregatet men får i gengäld sämre propellerkraft. Vissa aggregat kan kombinera backslag och

propellerinställning. Risken är att man i vissa fall kan blanda ihop back och fram, dvs. spaken kan vara ställd fram men i själva verket verkar propellern för back, eller vice versa.

Ett sådant fall inträffade i våras, då ett fartyg vid hamnmanöver hade lagt i ”back pitch”, sannolikt för att få bättre svängeffekt under manövrarna. I slutskedet av förtöjningsmanövern glömdes detta bort ett ögonblick och upptäcktes för sent, varvid fartyget stötte samman med kajen och skador uppstod. I sammanhanget bör klarläggas att befälhavaren var ensam operatör på bryggan vid tillfället och hade även att kommunicera med övriga besättningen i radion. Rederiet föreslår själva bättre rutiner och bemanning på bryggan i fortsättningen.

Det är utredningsenhetens erfarenhet att om man har ett system där det finns möjlighet att göra misstag, så kommer sådana misstag också att göras. Risker för skador är då uppenbara.

SFu dnr 06.05.02 TSS 2012-1076, 06.05.02 TSS 2011-1698

Från Insjö/ForeSea

Känslig utrustning störs trots UPS

Till branschen eget rapporteringssystem har det rapporterats in ett antal händelser, där känslig elektronisk utrustning råkat ut för driftstörningar. Ibland har det varit följd effekter efter en black out och vid ett par tillfällen har det varit UPS:er (Uninterruptible Power Supply – elektrisk apparat som tar hand om störningar i kraftförsörjningen, t.ex. frekvensförändringar eller strömavbrott) som inte fungerat som de ska. I ett fartyg finns det ju många viktiga instrument, som är känsliga för förändringar i strömförsörjning, och som i vissa fall kan ta ganska lång tid att starta upp igen om de faller ur eller stängs av. En del nollställs dessutom om strömförsörjningen bryts och måste då ställas in från början. Det behöver inte inträffa en ren black out, utan även fluktuationer i t.ex. spänning kan innebära att driften störs. Nedan beskrivs några av händelserna.

- Ett antal elektriska funktioner slogs ut ombord, bl.a. viss ventilation och en del pumpar. Efter någon timma hittade elingenjören en död säkringscentral bakom en lucka, som kunde nödmatas med 230V-kabel. Det visade sig att dessa säkringar matades av en UPS, som inte var med i underhållsprogrammet, och som därför havererat.
- UPS:en stoppade men batteri-back-up:en tog inte över, varvid navigationsutrustningen släcktes. Det visade sig senare att UPS:en

var felinställd, och ska egentligen förbikopplas vid start av stor strömförbrukare.

Transportstyrelsen finner anledning att kommentera enligt följande.

- UPS:er kräver frekventa tester och regelbundet underhåll . En del larmar inte då batterierna tar slut t.ex.
- Om en UPS slutar att fungera, bör man lätt kunna göra en förbikoppling. Det kan vara lämpligt med en anvisning nära utrustningen som visar hur detta görs.
- UPS:er finns av olika kvalitet. En del är avsedda för kontorsbruk, andra för industriellt eller marint bruk. Det kan också vara betydande skillnad i livslängd på batterierna. Man bör överväga vilken kvalitet man vill ha.
- Om en UPS överbelastas kan den orsaka störningar på ansluten utrustning. Vid underhåll bör man kontrollera att kapaciteten inte överskrids, speciellt om installationen har stickproppsanslutningar.
- Om en UPS används för navigations- och säkerhetsutrustning bör den vara monterad och uppfylla EL- och miljömässig standard som inte är lägre än den anslutna utrustningen.

Insjö/ForeSea id 1370, 1451, 1585, 1773, 2111, 2515



Exempel på UPS



Exempel på olika UPS:er