

Datum
2013-01-30
Handläggare
Jörgen Zachau
Sjö- och luftfartsavdelningen
Sektionen för statistik och analys

Transportstyrelsen informerar - sjöfart 1/2013

Transportstyrelsen distribuerar med viss regelbundenhet angelägna meddelanden och budskap varvat med erfarenhetsberikande händelser som andra inom sjöfarten råkat ut för. Syftet med informationen är att öka kunskapen och säkerhetsmedvetandet hos sjöfartens 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 sektionen för statistik och analys på Transportstyrelsens sjö- och luftfartsavdelning. Synpunkter, åsikter och förslag emottages tacksamt på e-post sjoutredning@transportstyrelsen.se.

Prenumeration på utskicken

Transportstyrelsen låter nu dessa meddelanden vara tillgängliga som prenumeration. Man har möjlighet att prenumerera på utskicket genom att ange sin mejladress och kryssa för den typ av utskick man vill ha. Den som fortsättningsvis vill ha informationen går in på:

- www.transportstyrelsen.se
- [om webbplatsen](#) (längst ner i det blå fältet)
- [prenumerera på information](#) (längst ner bland valen till vänster)
- [anmälan till prenumeration](#) (längst ner bland valen till vänster)

eller

- klicka på länken: <http://www.transportstyrelsen.se/sv/Om-webbplatsen/Prenumerera-pa-information/Anmalan-till-prenumeration/>

och fyller därefter i uppgifterna enligt anvisning. Välj **Sjöfart** (under val av avdelning) och kryssa i **Olyckor och tillbud – yrkessjöfart** samt **Säkerhetsinformation för sjöfarten** bland kryssvalen. Man kan naturligtvis även välja annat.

Var noggrann med att skriva mejladressen korrekt.

Den som av någon anledning vill ha informationen som mejl direkt från utredningsenheten kan meddela detta till sjoutredning@transportstyrelsen.se så fortsätter utskicken som vanligt. Frågor besvaras gärna.

Det finns också möjlighet att nå texten på engelska på SAN-NYTT:s hemsida www.san-nytt.se.

Tamp i propeller slet av arm

Under en stilla och lugn dag hade ett fiskefartyg satt ut sin ringnot, och till att börja med fungerade hemtagningen utan problem. När den sista delen av ringnoten skulle läggas på plats hade en tamp (ca 40 meter lång) som sitter i slutet av ringnoten, hamnat på utsidan istället för på däck och fastnade i propellern, som gick med högt varvtal. Ett kraftigt ryck uppstod, och i samband med detta hamnade tampen runt armen på den däcksmän som stuvade ringnoten. Trots att propellern omedelbart kopplades ur från bryggan, slets armen av.

Vid tillfället var flera ur besättningen i närheten, men det hela gick så fort att ingen riktigt förstod hur det gick till. De kunde emellertid hjälpa den skadade och larma sjöräddningen. De lade tryckförband och använde bl.a. blodtrycksmanschett för att dämpa blodförlusten. Under tiden fick man kontakt med läkare i land, men kontakten avbröts då sjöräddningsbåt och kustbevakning närmade sig. Tillsammans kunde man snabbt flytta den skadade, som var vid medvetande hela tiden, till ambulansbåten för vidare transport till sjukhus. Den avslitna armen skickades också med ambulansbåten.

Tampen som satt i propellern kunde skäras loss och fiskefartyget kunde sätta kurs mot land.

Det går inte att förutsäga samtliga situationer som kan uppstå till sjöss. Dock har man med bra riskidentifiering och träning för olika situationer och scenarier en klart bättre chans att hantera svåra situationer, även om man inte tränat för just varje enskild situation.

SFu 06.05.02 TSS 2012-3497

Kylslangar gick av

På ett mindre fartyg hade föraren varit i maskinrummet och genomfört tillsyn utan anmärkning. En timma senare utlöste brandlarmet i maskinrummet och fläktarna stoppade, varvid föraren nödstoppade maskinerna från styrhytten. Det visade sig att huvudmaskinerna tömts på

glykolvätska då slangarna från motorblocket till den elektriska motorvärmaren brustit. Den rök som vattenångan bildade hade fått branddetektorn att lösa ut.



Bild 1: Hål i kylslang mellan motor och motorvärmare

Varför slangarna brast är inte helt klarlagt, men en trolig teori är att kallt vatten sugits in i sjövattnintaget och filtrena, blivit is, proppat igen och

därmed begränsat kylningen av motorerna, vilket lett till överhettning av slangarna och bidragit till att dessa brustit.

Ytterligare faktor kan vara att kylvätskan bytts ut mot en mer aggressiv sort, som slangarna, i samband med värme, inte varit så beständiga emot.

Problemet har uppstått ett flertal gånger på rederiets fartyg. Har man bytt kylvätska eller slangmodell finns det således anledning att kontakta leverantören och höra efter om bytet kan innebära ökade risker för haverier.

SFu 06.05.02 TSS 2012-3947

Förtöjning bland det farligaste till sjöss

På senare tid har ett antal allvarliga händelser inträffat vid förtöjning, då trossar gått av och skadat besättningsmedlemmar. Vid ett par tillfällen de senaste åren har dödsfall inträffat, vilket leder till att förtöjning är ett av de alla farligaste arbetsmomenten till sjöss.

Båda händelserna nedan har inträffat efter senaste utskicket och har alltså inte beskrivits tidigare. Det är oroväckande att allvarliga händelser som dessa fortfarande inträffar. Det går inte att tillräckligt betona nödvändigheten av ordentlig riskvärdering av arbetssituationen på förtöjningsstationerna för att ha en rimlig chans att förhindra framtida skador. Det är då lämpligt att t.ex. markera områden som man bör undvika att vistas i då det är kraft på trossarna. Faktorer som påverkat händelseförloppen i åtminstone något av de beskrivna fallen är:

- utrustning som tillåter att man gör fel (för kraftig och för stor styrpinne i ett fall)
- felaktig placering av tross
- riskfylld placering av personer vid förtöjningsarbete
- slitna trossar.

Felplacerad tross slog till matros

Ett fartyg höll på att förtöja, och på backen var en matros och dennes avlösare (som var under introduktion). Styrman var på kajen och lade trossarna på pollare. Man hade för avsikt att förtöja med förspring, förända, akterspring och akterända, i den ordningen.

Då man fått förspringet på plats och styrman fått förändan på pollare, skulle förändan tas hem. Då den sträcktes, släppte den från brytarkungen och slog till matrosen över bröst, ansikte och huvud. Matrosen skadades och ambulans fick tillkallas.

Det visade sig att trossen lagts på fel sida om brytarkungen, och bara hölls på plats av en styrpinne (som egentligen bara var till för att hindra trossen från att falla ner på däck om den var slack). Då trossen togs hem och det blev kraft på styrpinnen, lossnade denna och trossen sträcktes och kom att slå till matrosen, som stod strax bredvid.

SFu 06.05.02 TSS 2012-4103

Dödsfall då tross gick av

Vid förtöjning lades förspringet på pollare, och med maskin sakta fram fördes fartyget för att få sidan till kaj. Trossen brast då och slog till en matros, som skadades så allvarligt att denne avled på väg till sjukhus.

SLma 16.03 TSS 2013-144

Problemen vid förtöjning bekräftas av sökning i branschens olycks- och tillbudsrapporteringssystem Insjö/ForeSea, där ett stort antal händelser som handlar om förtöjningsskador inrapporterats. Nedan följer några exempel. Se också följande länk om olyckor vid förtöjning
http://www.ukpandi.com/fileadmin/uploads/uk-pi/LP%20Documents/LP_Reports/UnderstandingMooringIncidents.pdf

Dödsfall då broms släpptes

Vid förtöjningsarbete under slussning började fartyget att röra sig akterut, varvid förändan sträcktes. Trumman som förändan låg på var bromsad och urkopplad då nocken användes till annan tross. En besättningsman gick fram för att släppa på bromsen, vilket fick förändan att löpa ut okontrollerat. Bakändan lossade och slog besättningsmannen i huvudet, vilket fick honom att kastas mot fundamentet på spelet. Han avled omedelbart.

I detta fall var den utlösande faktorn att bromsen släpptes då spelet var urkopplat och stor kraft var på förändan.

Insjö/ForeSea id 684

Snabb göling fångade matros

Vid förtöjningsarbete fastnade en matros i gölingen (en tunnare lina, fastsatt på den grövre trossen) då trossen spelades hem. Gölingen snärtade till, hamnade runt matrosens arm och drog med sig honom. Detta medförde att han kastades över spelet och skadade armen.

Då man arbetar med förtöjning ska man se till att inte stå nära, särskilt när man hämtar in en tross i hög fart.

Insjö/ForeSea id 472

Avsliten tross ledde till förbättrade rutiner

Vid förtöjningsarbete vid ankomst brast ögat till en förända så att ändan kastades upp på backen. Båsen träffades nästan av trossen, men klarade sig. I stället slog trossändan mot en öppen manlucka, som skadades.

Händelsen berodde på att ögat på trossen var slitet. Den ledde till att man infört rutiner på regelbunden kontroll av trossarna och gjort ett förslag på skyddsbåge för platsen där man kör spelen,

Insjö/ForeSea id 38



Bild 2: Förtöjningsarrangemang på back. I detta exempel är det gott om plats, men farliga ytor är inte markerade.

Varning för piratkopierad utrustning

I ett cirkulär från IMO varnas för falsktillverkad säkerhets- och nödutrustning. Produkterna är billigare än originalen men är också alltid sämre och har inte genomgått den standardkontroll som man kan begära. Det är av största vikt att detta problem och de följder de kan få för verksamheten uppmärksammas. Det kan handla om hydrostatiska utlösare, pyrotekniska man-över-bordljus, röksignaler, livbojsljus men också vatten till nödransoner i flottar.

Dessutom förekommer det att utrustning, vars utgångsdatum passerat eller som kommer från fartyg som skrotats, fräschas upp, märks om med nytt datum och säljs igen.

IMO MSC.1/Circ.1420