

Transportstyrelsen: Sjöfartsavdelningen informerar... 1/2012

Transportstyrelsens sjöfartsavdelning (tidigare Sjöfartsinspektionen) 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 stort 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). Texten kan hämtas på Transportstyrelsens hemsida (där man också når sjöfartsavdelningens olycksrapporter och Safety Alerts):

- www.transportstyrelsen.se
- Sjöfart: Olyckor och tillbud
- Sjöfartsavdelningen informerar.

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 hemsida www.san-nytt.se.

Explosionsrisk i kylcontainrar

Transportstyrelsen har fått information om att det uppstått risk för explosion i vissa kylcontainrar. Enligt uppgifterna rör det sig om ca 7 000 containrar, varav omkring 1 000 är tagna ur trafik. Tre skilda händelser, varav två inträffat i Vietnam och en i Brasilien, har lett till tre dödsfall. Dessutom har en händelse inträffat i USA, då köldmediet i en container självantände när det kom i kontakt med luft.

Enligt Maersk, som utrett dessa händelser, har containrarna det gemensamt att de reparerats i Vietnam förra året. Slutsatsen är att ett oäkta eller falskt köldmedium bildat en brännbar blandning då det blandats med olja eller luft.

Det uppskattas att ca 8 000 kylcontainrar servas eller repareras i Vietnam årligen, och det kan alltså finnas 7 000 ute i cirkulation. Det rekommenderas att misstänkta eller felaktiga containrar kopplas ur och hanteras varsamt tills de kan

sättas iland eller tas ur drift. För ytterligare upplysningar går det bra att kontakta Transportstyrelsens sjöfartsavdelning eller besöka hemsidan www.refrigerantid.com.

SFu Safety Alert 16 jan 2012



Kylcontainer

Ökat antal omkomna i sjöfarten 2011

Under 2011 ökade antalet omkomna jämfört med 2010 från noll till tre stycken. I och för sig är siffran låg, men det finns ändå anledning att uppmärksamma de tre dödsfallen.

Den första olyckan inträffade under en rekognosceringstur för en gymnasieskola med segling på programmet. Skolan var i Spanien på seglingsläger och inför dagens segling var två av lärarna ute för att undersöka förutsättningarna för övningarna. Det blåste 12 m/sekund och gick fyra meter höga vågor. Ribben som de färdades i slog runt efter att de vänt tillbaka mot hamnen. De var kvar vid båten men spolades i vattnet igen och beslöt sig då för att simma iland. Den

ene orkade inte och förolyckades, medan kollegan kom iland nedkyld. Ingen av dem hade flytväst.

Den andra händelsen inträffade vid förtöjning. Vid ankomst blåste det 15-17 m/s från kajen på styrbords bog. Man var tre personer på backen enligt vanliga rutiner och fick iland ett spring. Detta sträcktes kraftigt pga. vinden. Då fartyget försiktigt kördes till kaj gick springet av och träffade överstyrman så olyckligt att han avled av skadorna. Händelsen utreds av Statens haverikommission.

Det sista dödsfallet inträffade under stormen 26-27 november på ett svenskt fartyg. Man skulle söka lä bakom en ö och styrman och en matros var föröver för att ankra om eftersom man draggat. En sjö spolade matrosen överbord, men trots att styrman kastade en livboj efter honom lyckades matrosen inte få tag i den. Efter tre timmar hittades han av en helikopter men var då död. Han hade flytväst. Även denna händelse utreds av Statens haverikommission.

SFu dnr 06.05.02-2011-7400; 06.05.03-2011-0752; 06.05.02-2011-7564

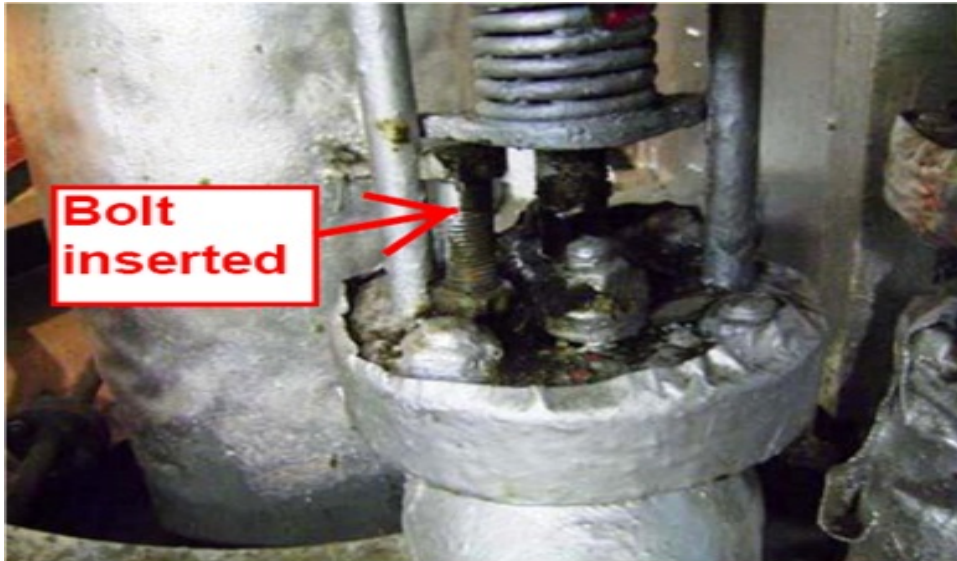
Fungerande snabbstängningsventiler?

Snabbstängningsventiler (QCV, Quick Closing Valve) är installerade i vissa rörsystem för att bl.a. vid bränder snabbt kunna stänga av oljetillförsel från tankar och för att förhindra att olja i systemet distribueras så att den kan underhålla en brand. Ventilerna kan manövreras lokalt men också från annan plats ombord. Fungerar de inte vid brand, ökar risken för skador på besättning och fartyg och det är således angeläget att funktionen upprätthålls hela tiden. Funktionaliteten måste därför testas regelbundet, underhåll skötas och reservdelar finnas tillgängliga i tillräcklig omfattning.

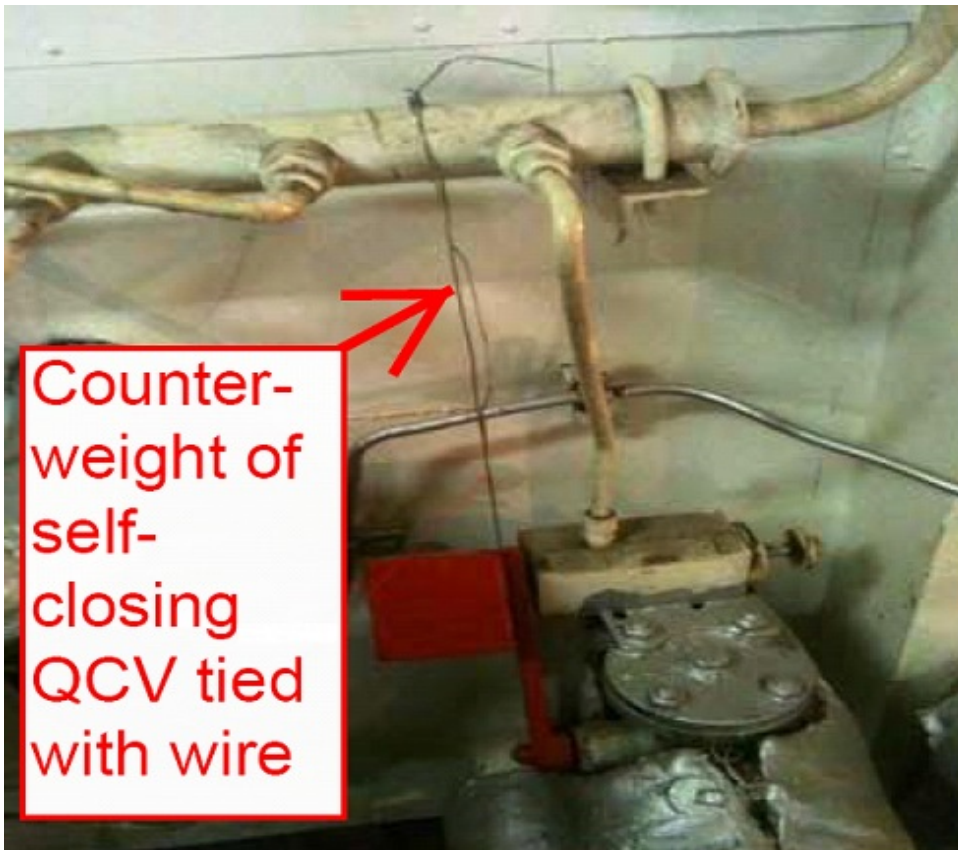
Trots detta förekommer det att ventiler blockeras medvetet i öppet läge. Anledningen kan vara att de inte fungerar som de ska, t.ex. att de stänger spontant pga. vibrationer eller slitage i komponenter. Det förekommer också då och då att ventiler monteras fel på varv eller efter reparation. Det är därför viktigt att testa dem innan systemet tas i bruk igen. Hur återställningen ska ske kan variera mellan olika typer och tillverkare.

På förekommen anledning vill härmed utredningsenheten varna föra att ventilernas funktion kan vara åsidosatt av en eller annan anledning.

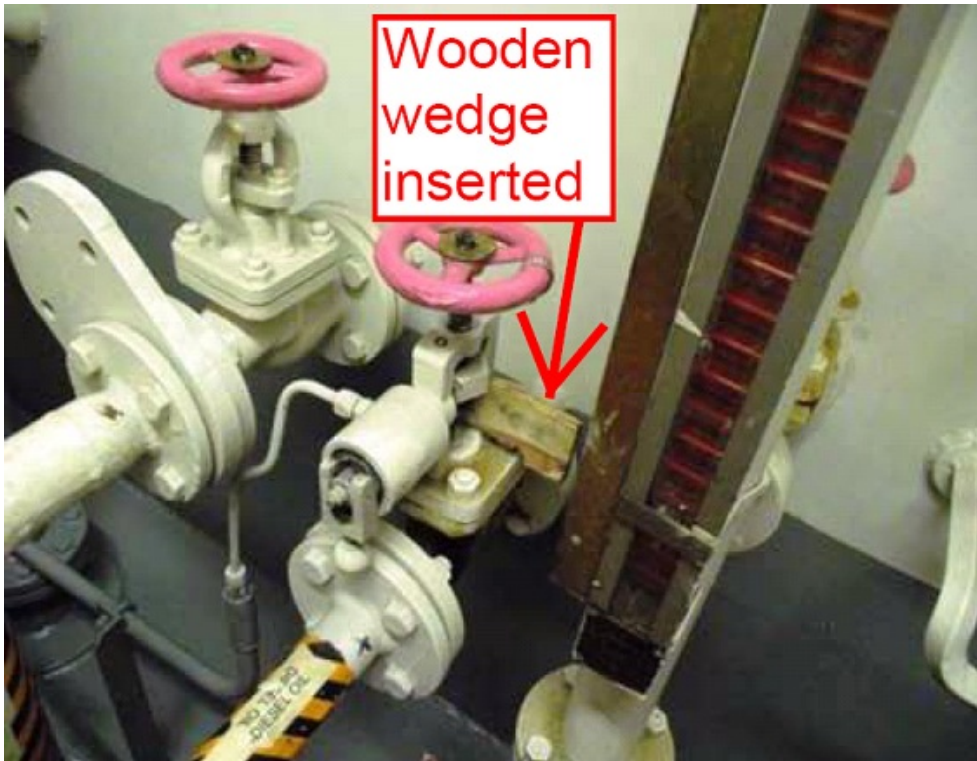
Mars 201159



Bult placerad för att hindra ventil för att stängas



Motvikt till ventil fastbunden för att hindra ventil för att stängas



Trästycke placerad för att hindra ventil för att stängas

Allvarliga brännskador

En fartygsingenjör startade en ejektorpump i avsikt att starta färskvatten-separatorn. Efter en stund kontrollerade han vakuemet men fann att det inte hade etablerats något. Han stoppade då pumpen och stängde sugventilen. Därefter öppnade han locket på sugfiltret för att se om det var igensatt. Hett vatten sköljde då över honom och han fick brännskador på ena armen, magen och ena foten. Vissa av skadorna bedömdes vara av andra graden.

Orsaken till att sugfiltret innehöll hett vatten var att pumpen arbetade mot en stängd tryckventil som fartygsingenjören hade glömt att öppna. Han fick sättas iland för vård.

SFu dnr 06.05.02-2011-1713

Insjö/ForeSea

Undertryck i livbåt fara vid övning

Sjöfartsbranschen har ett eget rapporteringssystem, Insjö/ForeSea, med händelser som inte alltid rapporteras till myndigheten. I detta system finns följande händelse beskriven.

Fartyget låg till ankars och besättningen övade med frifallslivbåten. Efter att livbåten sjösatts och motorn startat uppstod ett undertryck och besättningen i båten kunde, pga. detta tryck, inte öppna någon av luckorna.

Motorn stoppades omedelbart och efter ca 20 sekunder hade trycket utjämnats tillräckligt för att luckorna skulle kunna öppnas.

Det visade sig efteråt att båda tryckutjämningsventilerna hade korroderat och fastnat. Den hårda, korrosiva miljön i kombination med dålig ventilkonstruktion och bristande underhåll bedöms vara orsak till händelsen, som innebar en uppenbar fara för de ombordvarande.

Insjö/ForeSea id 2681

Omärkt flaska med okänt innehåll

Då gyrot skulle bytas tömde teknikern det gamla gyrot på vätska. Vätskan hölls i en tom vattenflaska som lämnades omärkt på bryggan. Strax därefter var en av personerna på bryggan törstig, och höll upp ett glas av vätskan i tron att det var vatten. Först när vätskan var i munnen förstod personen att det var något annat än vatten, och spottade ut det samtidigt som en av styrmännen meddelades.

Som nämnts hade alltså teknikern lämnat en flaska med gyrovätska i en omärkt och oöversedd vanlig vattenflaska tillsammans med andra. Endast teknikern själv kände till detta, så det fanns egentligen inte någon anledning för den törstige att misstänka att det var annat än vatten i flaskan. Dessbättre uppstod inga konsekvenser eller skador.

Teknikern vidtalades om olämpligheten av att lämna vätskan på det viset, vilket han förstod och var fullt införstådd med risken. Flaskan togs om hand, och inrapportören av händelsen vill gärna dela med sig av erfarenheten med andra. Behöver man av någon anledning fylla en flaska med annat än vad som kan förväntas vara i den, måste detta tydligt märkas så att inte liknande missförstånd uppstår.

Insjö/ForeSea id 2665

Rapportering till Insjö/ForeSea sviktar

I databasen Insjö/ForeSea finns för närvarande 2665 rapporter. Många av dessa visar på mycket intressanta händelser, som, om de inte rapporterats till databasen, hade varit okända för övriga utom de direkt inblandade.

Trots den uppenbara nyttan av tillbudsrapportering är inrapporteringen låg. Det förefaller finnas framför allt två flaskhalsar – dels att få besättningsmedlemmar att överhuvudtaget skriva en rapport, dels att den sedan skickas in av rederiet till databasen. Den första delen är ju direkt kopplad till ISM och om den fungerar är det också ett bevis på att det finns en säkerhetskultur som genomsyrar arbetet ombord och i rederiet.

Det är viktigt att i detta sammanhang nämna att rapporterna till Insjö/ForeSea **inte** hanteras av myndigheten, utan istället av den privata firma som anlitas till just detta. Rapporterna avidentifieras så att det inte går att spåra en enskild person eller ett enskilt fartyg. (Det går att konstatera att de rapporter som finns i systemet är av annan karaktär än de som skickas in till myndigheten, vilket visar att rapporterna fyller ett faktiskt behov.)

Den som vill göra en insats för säkerheten på ett relativt enkelt sätt ska alltså se till att skicka in rapporter enligt rederiets rapporteringssystem. Därefter bör rederiet sända dem vidare till databasen, så att andra kan få ta del av de erfarenheter som gjorts och att det kan utgöra underlag för framtiden, t.ex. till bättre eller t.o.m. enklare regler.