

Datum
2012-11-08
Handläggare
Jörgen Zachau
Sjöfartsavdelningen
Utredningsenheten

Transportstyrelsen: Sjöfartsavdelningen informerar... 4/2012

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.

Prenumeration på utskicken

Transportstyrelsens låter nu dessa meddelanden vara tillgängliga som prenumeration. Från och med detta utskick av Sjöfartsavdelningen informerar (4/2012) kommer man att ha 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.

Inför vinterupplägning

Det händer varje vinter att ett eller flera upplagda fartyg får skador pga. att vatten ombord fryser eller att t.ex. pumpar slutar fungera. I en del fall leder det till att fartyget sjunker.

En intressant men kanske inte så vanlig händelse inträffade förra vintern, då ett upplagt passagerarfartyg började brinna. Branden uppstod i en eluppvärmd stol, där värmen glömts på. Händelsen medförde sanering, reparation och efterföljande besiktning och därmed extra kostnader.

Utredningsenheten vill därför gärna lämna en påminnelse om att man verkligen försäkras sig om att båten är klar för upplägningen innan den lämnas. Svaga punkter kan vara pumpar, strömförsörjning, fryskänsliga delar eller skrovgenomföringar. En daglig eller åtminstone hyggligt frekvent tillsyn kan löna sig.

Påminnelsen är måhända självklar, men behövs likväl varje år.

SFu 06.05.02 TSS 2012-841

Slarvigt lastad timmerlast i svensk hamn

Ett problem som kräver stora pådrag är lastförskjutning, vilket är särskilt vanligt med däckslast av timmer. En sådan händelse inträffade sent i vintras utanför ostkusten men medförde inga kända personskador.

Vanliga påverkande faktorer för dessa händelser är dels att lasten inte är tillräckligt surrad och dels att man använt felaktigt surrningsmaterial, t.ex. textilband i stället för kätting. Dessutom förekommer ofta fukt i form av snö eller is under virkespaketen, som ibland dessutom är inplastade. Detta leder till att friktionen i praktiken elimineras. Hög tyngdpunkt och lite hårt väder därtill, så är ofta förskjutningen ett faktum. I det aktuella fallet visade det sig

dessutom att fartyget vid avgång hade mycket dålig stabilitet pga. för mycket däcklast.

Det är befälhavaren och besättningen som har ansvaret för lastningen och för att den och surrningen utförs korrekt. Inte desto mindre finns det anledning att reflektera över det faktum att trots allt ganska många sådana händelser inträffat med fartyg som lastats i svenska hamnar. Händelserna har dock inte blivit svensk statistik eftersom fartygen ofta är utländska och förskjutningarna skett utanför svenskt vatten.

Inför vinterhalvåret med snö och hårdare väder för dörren, finns det kanske anledning även för hamnar och stuverier att, i den mån de kan, bidra med att uppmärksamma risken för dessa ofta ganska otäcka händelser.

I Storbritannien gjordes en Safety Study om detta för några år sedan. Den finns tillgänglig på internet via nedanstående länk.

http://www.maib.gov.uk/cms_resources.cfm?file=/Timber_deck_cargo_study.pdf

SFu 06.05.03 TSS 2012-498



Däckslasthaveri

Grundstötningar, kollisioner och alkohol

Den senaste tiden har grundstötningar i Öresund uppmärksammats. I samband med detta har kombinationen trötthet och sjöfylleri rönt ett särskilt intresse.

Det är onekligen så att trötthet och fylleri är ett problem och förekommer i alltför stor utsträckning. För att ge problemet korrekt dimension kan följande siffror vara till hjälp.

De senaste tio åren har sammanlagt 1001 grundstötningar och kollisioner med svenska fartyg eller i Sverige rapporterats till Transportstyrelsen. Av dessa har 37 stycken bekräftats vara kopplade till alkoholförtäring. Eftersom det kan vara svårt att dölja fylleri i samband med en olycka, så bör mörkertalet vara ganska litet.

Resultatet är alltså att ca enbart 3,7 % av alla rapporterade grundstötningar och kollisioner har en konstaterad koppling till alkoholbruk.



Alkohol och trötthet utgör ökad risk för grundstötning

Brandslang felmärkt och utgör en potentiell risk

I Tyskland har man uppmärksammat att en brandslang av ett visst fabrikat inte uppfyller den standard den är märkt med. Slangen är gjord i Kina och uppfyller den kinesiska klassens regler (CSS). Däremot uppfyller den inte kraven enligt rattmärkningen (MED) trots att den är märkt som att den gör det. Slangen är därför anmäld till EU-kommissionen och en varning har sänts ut till medlemsländerna.

Brandslangen är av fabrikatet **Taizhou Sanjiang Fire Control Equipment, China (item 3.29 Appendix A.1 MED)**.

SF dnr 06.03.06 TSS 2012-3397
BSU 48132/A.1/3.29/053/2012S11



Felmärkt brandslang

Brännskador vid gasolläckage

På ett mindre passagerarfartyg hade man gasolspis. Denna övertände och två besättningsmän fick lättare brännskador. Dessutom kom ett barn att andas in gasol i lungorna.

Automattändningen till ugnen fungerade inte, och därför strömmade gasol ut. Det var när man försökte tända spisen på nytt som övertändningen skedde. Efter händelsen har man ombord övergått till manuell tändning.

Gasol, som kan förekomma lite varstans i handelsflottan, utgör en risk. Om risken inte hanteras väl, kan skador inträffa. Men risken är relativt lätt att hantera om man följer de anvisningar som man kan få i branschen.

Utredningsenheten har tidigare utrett en sådan gasolrelaterad händelse, då en person skadades allvarligt. Utredningen finns tillgänglig på

Transportstyrelsens hemsida (sjöfart – olyckor och tillbud – rapporter – publicerade rapporter – 2007 – dyk båten Gerda).

SFu 06.05.02 TSS 2012-1783

Brännskador i Insjö/ForeSea

71 träffar får man om man fritextsöker på ”burn OR fire” i sjöfartens tillbuds- och olycksrapporteringsdatabas Insjö/ForeSea med sökkriterierna *occupational hazard/personskador/fritext*. Databasens egen analysgenerering avslöjar bl.a. att

- 19 av dessa utgörs av avvikelser från arbetsrutin,
- totalt 34 utgörs av misstag av individ,
- 24 utgörs av brister i arbetsmiljön,
- 26 utgörs av brister i teknik eller utrustning,
- 21 utgörs av brister i ledning, och att
- 5 orsakas av omgivande miljö.

Den detaljerade analysen finns tillgänglig på Insjös hemsida enligt den sökning som beskrivs ovan.

Brändes av kvarstående kylvatten

En besättningsman lossade en kylvattenslang till en värmare för att tömma systemet på en huvudmaskin. När slangen lossnade rann det ut vatten ur värmaren och på dennes hand, som fick en 2:a gradens brännskada. Trots att maskinen inte varit på särskilt länge var vattnet hett. När slangklämman var losstagen, vek besättningsmannen undan slangen för att inte få vatten på sig från det som fanns i slangen, men tänkte inte på att vatten också kunde komma från hålet i värmaren.

Handen hölls under rinnande kallt vatten i 35 minuter och därefter blev det landtransport till sjukhus för vård. Händelsen ledde till sjukavmönstring.

Insjö/ForeSea id 19

Kock bränd av skvättande frityrolja

Kocken skulle hälla pommes frites i fritösen. Oljan, som var 180 grader varm, stänkte då upp i hans vänstra öga och på vänstra underarmen. Pommes fritesen var frostig och innehöll vatten, varvid den reagerade med den heta oljan. Händelsen orsakade en lindrig brännskada på underarmen och en brännskada på vänster öga. Kontakt togs med JRCC, och under tiden togs kocken om hand av besättningen som började spola ögat med vatten.

Brännskadan på underarmen behandlades med burnfree-gelkompress och ett ljustätt förband lades över det skadade ögat

Förbättringsförslag: använd skyddsglasögon när fritösen fylls med pommes frites.

Insjö/ForeSea id 1450