Sjøfartsdirektoratet
Norwegian Maritime Authority

Sikkerhetsmelding

Mottakere av sikkerhetsmelding: (sett kryss)

- ☐ Sdir : Sjøfartsdirektoratet
- ☐ A: 16 spesielt bemyndigete arbeidskontorer
- ☐ U: Utvalgte utenriksstasjoner
- ☐ P: Produsenter av utstyr evt. undergrupper
- ☐ O: Offshorerederier / plattformsjefer / operatører
- ☐ H: Hovedorganisasjoner
- ☐ Kl.s. DNV, LP – , BV – GL -, ABS Norge
- ☐ Andre:

Nr.: **03-2012**

Dato: 29.10.2012

Saksnr.: 201223075-7

Problemer med vridning av propell medførte kontaktskade

Beskrivelse av hendelse.
En hurtigbåt har hatt et kraftig sammenstøt med kai som medførte omfattende skader i baugpartiet. Ved anløp kai, sviktet systemet som reverserer propellen og fartøyet fikk ikke redusert hastigheten. Direkte årsak til hendelsen var manglende vedlikehold som følge av manglende identifisering av kritiske komponenter.

Sjøfartsdirektoratet har i forbindelse med kartlegging av årsakene til lignende sjøulykker identifisert følgende komponenter som kritiske i dette systemet:

- aktuator for vridning av propellen,
- potmeter i manøverhendlene,
- signaloverføring mellom disse komponentene
- og overføringsmekanismer og sleide

Generelt viser ulykkesinformasjon at en enkelt svikt i propellvridningssystemet har satt fartøyet i en umiddelbar farlig situasjon. Dette gjelder også for de fartøy som har parallelle og uavhengige fremdriftslinjer, og der feilen kun oppstår på den ene siden. Det er i etterkant av disse ulykker ofte identifisert manglende vedlikehold og risikovurderinger i forbindelse med kritiske komponenter.

I flere tilfeller der teknisk svikt har ført til at manøversystemet blir satt til nødkjøringsmode, så har påfølgende handlinger forverret situasjonen. Navigatøren har enten ikke blitt varslet av fartøyets alarmsystem om at nødkjøringsmode er aktivert, eller så kan det synes som om at føreren ikke har reagert på de gitte varslene. Navigatøren fortsetter tilsynelatende manøvreringen som normalt, i uvisse om at propellstigningen står låst i siste posisjon som den hadde under normal drift. Dette medfører at manøverordrer akterover i stedet akselererer fartøyet forover, da turtallet stiger med låst propell. Det er i forbindelse med kaianløp svært liten tid til å korrigere den motsatte effekten i forhold til forventningene og fartøyet vil treffe land/kai i stor hastighet.

Anbefalte tiltak
Det er reders ansvar at fartøyet drives på en måte som gir betryggende sikkerhet for liv og helse, miljø og materielle verdier.

Følgelig er reder ansvarlig for at det straks kontrolleres om fartøyene har en tilstrekkelig risikovurdering av kritiske komponenter. Komponentene i systemet for vridning av propellbladene bør ha et særlig fokus.

Referanse til relevant lov:
Forskrift 14. mars 2008 nr. 306 om sikkerhetsstyringssystem på norske skip og flyttbare innretninger, § 10.3:
Selskapet skal innføre framgangsmåter i sikkerhetsstyringssystemet for å identifisere utstyr og tekniske systemer som kan forårsake farlige situasjoner i tilfelle plutselig svikt. Sikkerhetsstyringssystemet skal omfatte særskilte tiltak med sikte på å forbedre slikt utstyrs eller slike systemers pålitelighet. Tiltakene skal omfatte regelmessig prøving av reservesystemer og -utstyr eller av tekniske systemer som ikke er i kontinuerlig drift.

Olav Akselsen
sjøfartsdirektør

Lars Alvestad
avdelingsdirektør