Sjøfartsdirektoratet
Norwegian Maritime Directorate

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.: SM 02 - 2008

Dato: 07.10.2008

Saksnr.: BTO 200829208

ULYKKER VED UTSETTING OG OPPHIVING AV REDNINGS-FARKOSTER

Bakgrunn:

Sjøfartsdirektoratet får med jevne mellomrom inn rapporter om alvorlige ulykker som inntreffer under øvelser med livbåter og mann over bord båter. Det gjelder særskilt ulykker med livbåter som er utstyrt med "on-load release" kroker, kroksystemer som ble påbudt i livbåter på fartøyer bygget etter 1. juni 1986.

Sjøfartsdirektoratet vil på nytt understreke at rutiner for bruk, kontroll og vedlikehold må følges. Kroksystemer som ikke lenger er mulig å holde i sikkerhetsmessig forsvarlig stand må skiftes. Modifikasjoner må ikke forekomme uten at dette er vurdert av produsent og godkjent av teknisk kontrollorgan.

Kroker som låser med "flat-to-flat" låsekam har ved test løst ut selv om de har vært justert etter beste evne. Slike kroker kan være ustabile og det oppfordres til å sjekke ut med leverandør dersom det er usikkerhet rundt installerte kroker. (Ref. punkt 4 nedenunder).

Alvorlige hendelser som har skjedd de senere år:

1. I forbindelse med livbåtøvelse skulle en MOB båt med topunkts oppheng og "on-load release" kroker settes ut. Da båten var ca. 2 meter over vannflaten ble sikringsbolten på utløserspaken fjernet, og spaken beveget mot utløserposisjon med det resultat at krokene løste ut og båten falt ned 1,5 - 2 meter. En person ble skadet. Årsak: Feiljustert wire mellom hydrostatutløser og utløsermekanisme, og at instruks for utsetting ikke ble fulgt.

2. På grunn av korrosjon og slitasje på en type on-load release kroker ble det av produsenten laget en midlertidig løsning som skulle brukes frem til krokene skulle skiftes ut. Nye kroker kunne ikke skaffes omgående. Den midlertidige løsningen besto av såkalte "safety block units", en kileformet innretning som skulle hindre at kroken løste ut utilsiktet. Under øvelse ble livbåten låret til vannet og krokene utløst. Etter endt øvelse på vannet ble utløsningsanordningen resatt, krokene hektet på og "safety block units" plassert der de antatt skulle være. Etter at mannskapet hadde forlatt båten ble denne hevet opp og låret

noen ganger inntil plutselig forre krok løsnet, båten falt ned og ble hengende langs skipssiden etter aktre krok. Årsak: Kroken var feil resatt og da "safety block units" løsnet, falt forre del av båten ned. Neste dag ble en annen båt om bord funksjonstestet på samme måte og med samme ulykke som dagen før. Begge båtene ble skadet og satt i land. Det ble oppgitt at det var svært vanskelig å se at krokene var riktig resatt med "safety block units" montert.

3. Et bulkskip lå til ankers da det ble bestemt å avholde livbåtøvelse med styrbord livbåt. Siden styrbord livbåt nylig hadde blitt låret uten problemer nesten til vannet uten folk ombord, ble det denne dagen bestemt å låre livbåten direkte med folk om bord. Fem mann entret livbåten. Da daviten var nesten helt utsvinget, løste den forre on-load release kroken ut. Livbåten svingte akterover etter den aktre kroken før også denne løste ut, og livbåten falt i vannet fra 8-9 meters høyde. Livbåten landet på taket. De fem om bord kom heldigvis bare lettere til skade.

   Den påfølgende etterforskningen viste at utløserhåndtaket var i riktig posisjon, og at tilhørende sikringspinne sto riktig i. Årsaken til at forre krok løste ut, ble funnet å være styring av utløserkabelen til kroken. Utløserkabelen består av en stiv stang i hver ende bundet sammen med en fleksibel wire, som beveger seg i en armert fleksibel hylse med en stålmansjett i hver ende. Utløserwire skal kunne bevege seg fritt. Stålmansjetten på hylsen nærmest kroken viste seg å være korrodert/brukket, slik at utløser hadde forskjøvet seg, og utløserwiren sto i en tydelig S-form. Resulterende slakk i utløserkabel førte til at kroken løste ut.

   Den aktre kroken ble bøyd pga vekten av båten, noe som igjen ført til at den løste ut.

4. På et tankskip som lå til ankers skulle det avholdes en rutinemessig livbåtøvelse med babord livbåt. Under klargjøring for opphiving etter endt øvelse, oppsto problemer med sikkerhetsanordningene på utløserarrangementet. Livbåten ble likevel hevet helt opp og båtmannskapet forlot livbåten. Deretter oppsto en diskusjon mellom to av skipets offiserer om feilfunksjonen på utløsermekanismen. De besluttet å låre båten ut igjen, og tok plass i båten sammen med et annet medlem av besetningen. Etter at daviten var svingt helt ut, løste forre krok utilsiktet ut, båten ble en kort stund hengende etter aktre krok før også denne løste ut. Båten falt ned fra 15 meters høyde og ble liggende med kjølen i været. Det ene besetningsmedlemmet om bord kom seg ut av båten og overlevde, men ble hardt skadet. De to andre omkom. Livbåten som var typegodkjent som kombinert livbåt og MOB båt var på ulykkestidspunktet 8 år. Rapport utarbeidet etter ulykken med bilder viser noe korrosjon på utløserarrangementet og mye korrosjon på krokene. Den viser også at sikringspinnen som skal holde utløserarmen på plass når krokene henger i fallet ikke fluktet med hull i rammeverket, slik at det ikke var mulig å sikre utløserarmen korrekt. Avstand mellom krokhalen og krokenes låsebolt var større enn tillatt toleranse oppgitt av produsent. Utløserkabel mellom utløserarrangement og aktre krok var feil montert. Sannsynlige årsaker til ulykken: Korroderte og slitte krokdetaljer, feiljusterte eller slakke utløserkabler, mulig at sikringsbolt for utløserhendel ikke var helt på plass. Feil bruk av krokene, livbåten ble hevet og siden låret igjen uten at krokene var skikkelig resatt.

Sammendrag:

Disse fire ulykkene på norske og utenlandske skip har flere fellestrekk for hva som førte til at de inntraff:

- Slitasje og korrosjon – sårbare konstruksjonsløsninger og materialer som korroderer
- Dårlig vedlikehold og feil justering av kabler
- Mangelfull opplæring
- Manglende rutiner eller instrukser
- Instrukser og rutiner følges ikke

Presiseringer:

Hjemmel: Forskrift 17. desember 2004 nr. 1855 om redningsredskaper på lasteskip
Forskrift 6. august 1996 nr. 822 om sikkerhetsstyringssystem for lasteskip

1. Livbåtøvelser skal, så langt som praktisk mulig, bli gjennomført som om det var en aktuell situasjon. Ref. SOLAS kap. III/19.3.1. Men de skal samtidig utføres på en sikker og trygg måte for mannskapet. Reder og førers ansvar påpekes.

2. Prosedyrer for bruk av kroksystemer som er utarbeidet av produsenten må følges fullt ut. Systemene krever at både utløserhendel og kroker må låses og sikres i lukket posisjon før opphiving av båten. Feilaktig bruk kan få fatale følger.

3. Det skal gis spesifikk opplæring om aktuell kroktype med tilhørende utløsermekanisme til alle som skal være mannskaper i redningsfarkostene.

4. Årlig og femårlig inngående kontroll foretas av kvalifisert personell, fortrinnsvis av produsent, jf. MSC.1/Circ.1206. Generell kontroll og vedlikehold om bord foretas også av kvalifisert personell. Alle vedlikeholdsoperasjoner på utstyret skal registreres i fartøyets vedlikeholdssystem.

5. Rederi og fører er ansvarlig for at livbåtsystemene er i orden. Kroksystemer som mangler nødvendig og grunnleggende dokumentasjon for bruk og vedlikehold, eller som er i dårlig forfatning må umiddelbart repareres/skiftes ut.

Tiltak:

6. Livbåter bør låres til vannflaten og opp igjen uten personer om bord. Øvelse med folk om bord begrenses til når livbåten er på vannet. Det vises til Sjøfartsdirektoratets sikkerhetsmelding nr. 2/2003 og til SOLAS kapittel III/19.3.3.3.

7. I påvente av dokumentert bestilt reparasjon eller nye kroker anbefaler Sjøfartsdirektoratet at on-load release kroker blir sikret under øvelser med f.eks. stropper, som en midlertidig løsning. Det presiseres at et slikt midlertidig arrangement skal være godkjent av livbåtleverandør og teknisk kontrollorgan. Wire, sjakler og innfestninger skal ha en sikkerhetsfaktor på 6.

8. Det presiseres at et slikt midlertidig arrangement kun skal benyttes under øvelser. Derfor må arrangementet fjernes umiddelbart etter at øvelsen er slutt.

Ove Tautra
Fungerende Sjøfartsdirektør

Knut Kristiansen
Avdelingsdirektør