



BESLUT
(Översättning av den finskspråkiga besluten)
22.10.2015

1(2)
146/5M

AVSLUTANDE AV UNDERSÖKNING (M2015-02)

Inledande av undersökning

Olycksutredningscentralen beslöt 11.6.2015 inleda en undersökning efter att man erhållit information om att förbindelsefartyg M/S Eivor (FIN) haft bogvisiret öppet under gång. Avsikten med undersökningen var att utreda hurudan fara öppnandet av bogvisiret förorsakade för fartyget och dess passagerare samt att utfärda rekommendationer för att förbättra den allmänna säkerheten.

Eivor är byggd år 1990, dess bruttodräktighet är 645, passagerarkapaciteten är 195 och fordonskapaciteten 19. Vid tidpunkten för incidenten var M/S Eivor bemannad i enlighet med bemanningscertifikatet och hade därutöver en praktikant ombord.

Bogvisiret öppnades under en reguljär resa på väg från Utö till Jurmo 20.5.2015. Vid tidpunkten för incidenten rådde klart väder och vinden var syd-sydvästlig 5-7 m/s. Våghöjden var cirka 0,2 – 0,6 meter.

Bogkonstruktionen på M/S Eivor

M/S Eivors bogkonstruktion har ursprungligen bestått av ett bogvisir som öppnats uppåt, samt, akter om det, en vädertät bogport vilken också har betydelse för fartygets sjösäkerhet. Detta arrangemang fanns på fartyget till 2013 då man akter om bogporten, längst förut på bildäcket, installerade en ramp för lastande av fordon. Rampen togs i bruk vid slutet av 2014 för att på så vis möjliggöra inkörning i ena och utkörning i den andra ändan av fartyget.

Bogvisirets, bogportens och rampens kontrollpanel fanns på fartygets kommandobrygga. Bogvisiret kunde öppnas direkt från kommandobryggan, men för öppnande av bogporten krävdes dessutom bekräftelse från kontrollpanelen bredvid bogporten på bildäck.

Bogvisiret öppnades då fartyget var under gång för att man skulle länsa vattnet som samlats mellan visiret och bogporten. Bogvisiret stängdes innan fartyget ankom till Jurmo.

Undersökningsåtgärder och säkerhetsiakttagelser

Utredningsgruppen klagjorde händelseförloppet, hörde berörda personer, samlade in material rörande rederiets säkerhetsledningssystem samt material som berör det ifrågasvarande fartygets fartygsklass (passagerarfartyg i klass D, non-SOLAS). Vidare lät man Aalto-universitetets professor i marinteknik göra en utredning över den belastning som bogpartiets konstruktioner utsattes för.



BESLUT
(Översättning av den finskspråkiga besluten)
22.10.2015

2(2)

146/5M

Olycksutredningscentralen har bekantat sig med utredningsgruppens utredningar samt med expertutlåtandet över bogkonstruktionernas hållbarhet. På basen av dessa har följande säkerhetsiakttagelser gjorts:

- Återställandet av möjligheten att köra in i ena och ut ur den andra ändan av fartyget ändrade på arbetsmetoderna, något som inte beaktats i fartygets säkerhetsledningssystem.
- Utgångspunkten i bestämmelser rörande bogvisir är att det förutsätts att visiret är stängt under gång.
- Under de rådande omständigheterna var hållbarheten för bogportens konstruktioner ungefär tiofaldig i förhållande till den belastning som förorsakades av vattenmassan.

Beslut

Enligt 2 § i lagen om säkerhetsutredning av olyckor och vissa andra händelser bör Olycksutredningscentralen undersöka mycket allvarliga sjötrafikolyckor. Centralen kan också undersöka andra olyckor och tillbud.

Öppnande av ett bogvisir då fartyget är under gång ökar risken för att en farosituation uppkommer. Den ifrågavarande händelsen motsvarade dock inte ett sådant tillbud som avses i 2 § av säkerhetsutredningslagen.

Av den orsaken besluter Olycksutredningscentralen att avsluta undersökningen.

Direktör

Veli-Pekka Nurmi

Ledande utredare

Risto Haimila

DISTRIBUTION

Trafiksäkerhetscentralen
Gränsbevakningsväsendet
Polisstyrelsen
Rosita Ab
Berörda parter
Utredningskommissionen