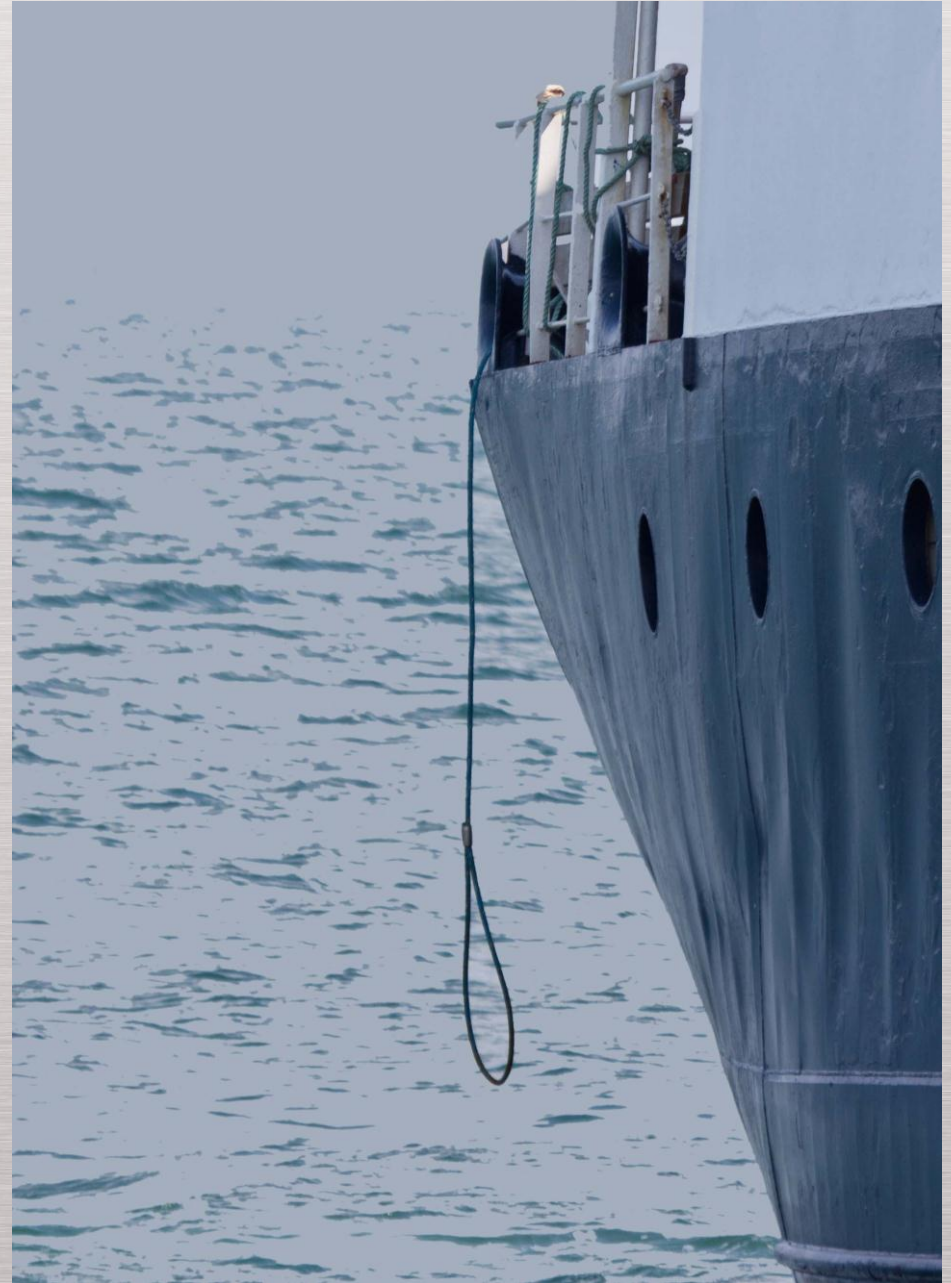


# BRANDVAJER

i Göteborgs oljehamn





## BRANDVAJER - Emergency Tow-Off Pennants System

- Internationell rekommendation sedan 1966 (ISGOTT)
- Med i alla ISGOTT sedan dess, senaste utgåvan 2006 (5<sup>th</sup>)
- Brandvajerns primära uppgift är att vid nödläge underlätta att koppla en bogserbåt till ett “ej manöverfärdigt” fartyg.





## RISKUTVÄRDERING UTFÖRD AV LLOYD'S 2008

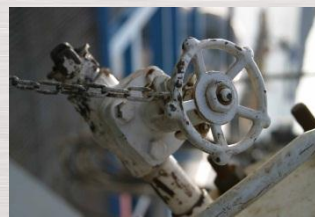
- Brandvajer hanterats 33,3 miljoner gånger mellan 1966 - 2007
- 20 dokumenterade bränder ombord på fartyg vid terminal  
(0,9% av totalt 2129 dokumenterade bränder ombord)
- Inga dokumenterade fall då brandvajer använts
- 1700 rapporterade skador på besättningsmän under samma period



## RYKTEN GÅR ATT BRANDVAJER EJ BEHÖVS LÄNGRE.....

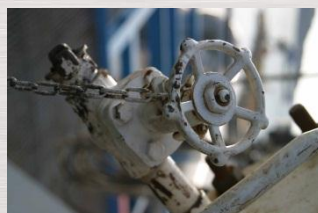
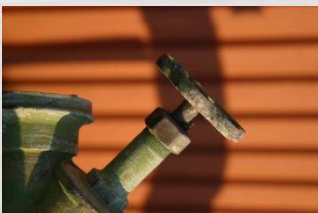
- ISGOTT rekommenderar brandvajer med vissa kommentarer.
- Regeln finns kvar i hamnregler och driftföreskrifter
- SJÖFS 1991:8 §20 föreskriver att brandvajer skall användas men hänvisar till internationell praxis
- OCIMF rekommenderar riskanalys i hamnar för att eventuellt värdera om de behövs. (juli 2010)





## SLUTSATS

- Brandvajer har inte använts ofta i nödläge.
- Frågan är om det praktiskt fungerar vid en storbrand?
- Hur nödvändigt är det för hamnens säkerhetssystem att kräva att fartyget placerar ut brandvajer ?



## FÖRSLAG - RISKANALYS / FÖRUNDERSÖKNING

- Är brandvajer nödvändiga och vad är risken med att använda dem?
- Kräver säkerhetsprocessen att ett fartyg i brand, som inte kan förflyttas för egen maskin , avlägsnas från kajen?
- Är det möjligt att få loss fartygets förtöjningar så att fartyget kan komma ifrån kajen?
- Hur lång tid tar det att få fram bogserbåtar?
- Är brandvajer en viktig del av säkerhetsarrangemanget på terminalen?
- Skall man kräva mer än en bogserbåt?
- Är det en fördel ur säkerhetssynpunkt att bogsera bort ett brinnande fartyg från kajen ut i Göteborgs hamn och skärgård?
- Är det en fördel ut brandbekämpningssynpunkt att bogsera bort ett brinnande fartyg från kajen?