

Datum
2013-11-19
Handläggare
Erik Sandberg
Sjö- och luftfartsavdelningen
Sektionen för statistik och analys

Transportstyrelsen informerar - sjöfart 4/2013

Transportstyrelsen distribuerar med viss regelbundenhet angelägna meddelanden och budskap varvat med erfarenhetsberikande händelser som andra inom sjöfarten råkat ut för. Syftet med informationen är att öka kunskapen och säkerhetsmedvetandet hos sjöfartens aktörer på alla nivåer. Ett problem med säkerhetsarbete är att nå ut till de som berörs, i synnerhet till 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 sektionen för statistik och analys på Transportstyrelsens sjö- och luftfartsavdelning. Synpunkter, åsikter och förslag emottages tacksamt på e-post sjoutredning@transportstyrelsen.se.

Prenumeration på utskicken

Transportstyrelsen låter nu dessa meddelanden vara tillgängliga som prenumeration. Man har 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 blåa fältet)
- [prenumerera på information](#) (längst ner bland valen till vänster)
- [anmälan till prenumeration](#) (längst ner bland valen till vänster).

Det går också bra att använda följande direktlänk:

- <http://www.transportstyrelsen.se/sv/Om-webbplatsen/Prenumerera-pa-information/Anmalan-till-prenumeration/>.

Där fyller man 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 kan meddela detta till sjoutredning@transportstyrelsen.se. Frågor besvaras gärna.

Det finns också möjlighet att nå texten på engelska på SAN-NYTT:s hemsida www.san-nytt.se.

Felände ventil ledde till total "Black Out"

Vid arbete under gång med foder och kolv på den ena huvudmaskinen, började hett kylvatten att läcka okontrollerat med "Black Out" som följd.

Av ännu inte helt klarlagd orsak fungerade inte den nyligen översedda ventil som skulle separera kylvattnet mellan den maskin som underhölls och det övriga maskineriet (HM, HJM). Då kylvattentrycket försvann stoppade de övriga maskinerna.

Den person som brännskadades vid händelsen är enligt uppgifter åter i tjänst.

Rent tekniskt följdes SJÖFS 2008:81 (om maskininstallation, elektrisk installation och periodvid obemannat maskinrum) 3 kap 2§
Allmänna råd: Kylvattensystemet bör vara anordnat på så sätt att enstaka fel i rörledningssystemet eller på pumparna kan isoleras så att kylförmågan kan upprätthållas eller snabbt återställas." Den havererade ventilen skulle utgöra just denna säkerhetsbarriär.

En lärdom av händelsen är att man, innan denna typ av arbeten påbörjas, bör upprätta och följa en procedur där man kontrollerar täthet och separering.

SLMA TS info 4/2013 händelse 1.

Finns laserproblematiken inom sjöfarten?

Internationellt har flyget sedan flera år utsatts för belysning med laserpekare. I Sverige har det också kommit att bli ett problem. Hittills i år har det rapporterats 130 st laserhändelser, motsvarande siffra för föregående år var 109 st.

I de allra flesta fallen handlar det om grön laser och då vanligast under start- och landningsfasen. För en pilot handlar riskerna inte så mycket om ögonskador, utan istället om den bländande effekten som stör under en känslig fas av flygningen.

2009 bildades en laserarbetsgrupp där Transportstyrelsen är en av 33 olika myndigheter och speciella intressegrupper. Andra trafikslag, t.ex. bussar,

har också haft problem med olagligt användande av laser. Mer information finns på Transportstyrelsens hemsida:

<http://www.transportstyrelsen.se/sv/Luftfart/Statistik/Tillbud-och-olyckor-statistik/Laserhandelser/>

Det har kommit in några få rapporter som visar att sjötrafik har drabbats av liknande händelser. Transportstyrelsen vill gärna att dessa händelser rapporteras för att kunna kartlägga hur stort problemet med laser har blivit för sjöfarten.

Vi tar gärna emot både historiska och aktuella laserhändelser på sjoutredning@transportstyrelsen.se för vidarebefordran till vår representant i laserarbetsgruppen.

RIB-båtsförare över bord (Rigid Inflatable Boat)

Den ensamme föraren av en RIB i yrkessjöfart tappade kontrollen och kastades över bord i samband med att båten skar, när den kom in i ett större medsvall. Båten fortsatte därefter två rundor för att senare ramma en båt på land och avsluta färden mot ett träd. Det blev relativt stora materiella skador, men denna gång skadades ingen människa. Föraren var nykter, kunde uppvisa rätt behörighet och bör betraktas som erfaren.

När båten skär, överplanar eller wobblar är det är huvudsakligen farten och vinkelförändringen hos båten som i förhållandet till hastigheten på förarens massa avgör om man kan hålla sig kvar och återta kontrollen eller fortsätta över relingen i tangentens riktning.

Faktumet att även erfarna förare av dessa båttyper kan bli överraskade och inte hinner anpassa farten, ger slutsatsen att det allvarligaste misstaget var att dödmansgreppet inte användes.

SLMA TS info 4/2013 händelse 2.

En liknande händelse, men med ett betydligt olyckligare slut, beskrivs i MAIB Safety Bulletin 1/13.

http://www.maib.gov.uk/publications/safety_bulletins/safety_bulletin_2013/safety_bulletin_1_2013.cfm

Slutsatserna är dock desamma när det gäller denna typ av båtar (RIB/FRB/snabba fartyg):

- Testa regelbundet dödmansgreppet
- Kontrollera att wire och fästen är i god kondition
- Använd alltid dödmansgreppet och koppla det helst innan motorn startas

- Stoppa motorn innan förarbyte om det finns risk att komma åt växel/gaspådrag.

Från tidigare FRB-händelser har det visat sig förnuftigt att ha ett extra dödmansgrepp i reserv vid styrpulpeten, om man blir tvungen att manövrera sig till en överbordgången förare. (Källa: DIUS-M)

MAIB:s rapport länkar även till <http://www.rya.org.uk/go/killcord>

Bristande insikt rörande reseplanering, sjökortsunderlag och utebliven rättning av sjökort kan få allvarliga och kostsamma konsekvenser

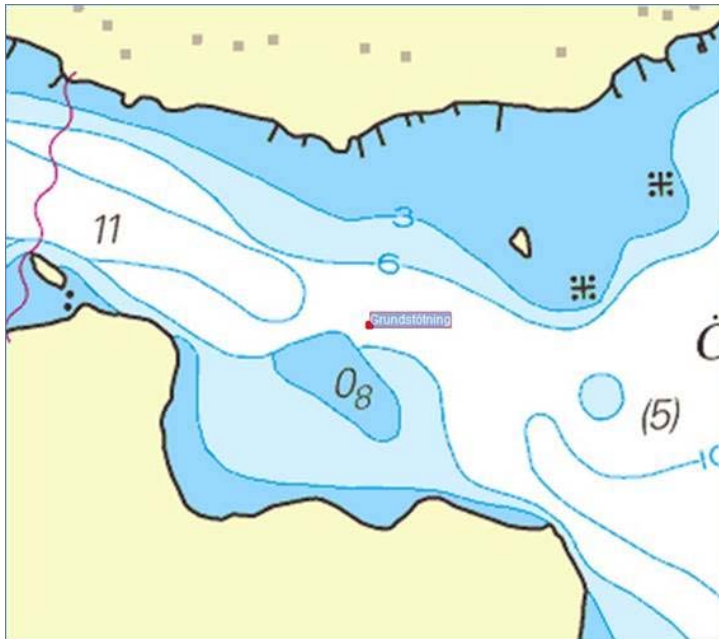
En händelse där Transportstyrelsen reagerat på omständigheter och uppgifter är en grundstötning i Stockholm skärgård under sensommaren.

SLMA TS info 4/2013 händelse 3

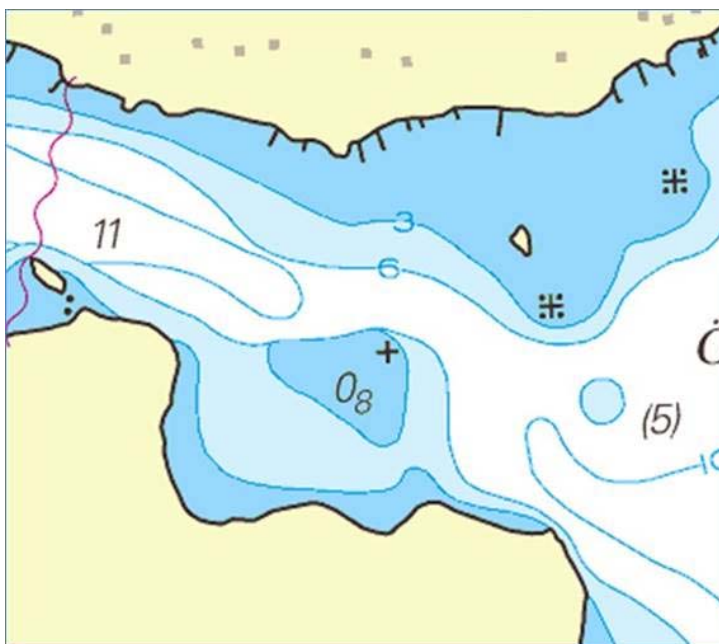
Anledningarna härtill är att:

- Transportstyrelsen följer upp händelser som kan kopplas till genomförda föreskriftsändringar. I detta fall TSFS 2012:67 om vakthållning (med ändringar i TSFS 2012:114), där bl.a. planering för varje resa (4 kap 6 §), elektroniska navigeringshjälpmedel (37 §) och navigering i kustfarvatten (46 §) regleras
- Det framkom att vakthavande befäl inte till fullo kände till pappers- och elektroniska sjökorts specifika begränsningar i det område som trafikerades (papper och elektroniska). Detta föranleder att man bör fundera kring vilka förutsättningar som finns ur ett användarperspektiv rörande att hantera risker vid reseplanering, framför allt utanför farled; kustnära och i skärgård
- Transportstyrelsen gör bedömningen att det även i andra delar av sjöfarten sannolikt går att finna motsvarande mänskliga beteenden och förhållningssätt.

Endast fyra dagar innan den inträffade grundstötningen utgavs en Ufs som beskrev grundet och djupkurvans utbredning. Det är naturligtvis en olycklig omständighet att man inte observerat sjökortsrättelsen och inte infört den i sjökorten.



Grundstötningens positionen och sjökortet innan rättning. Källa: Sjöfartsverket/SHK
Det är ca 25 m mellan 3-meterskurvan och grundstötningens positionen.

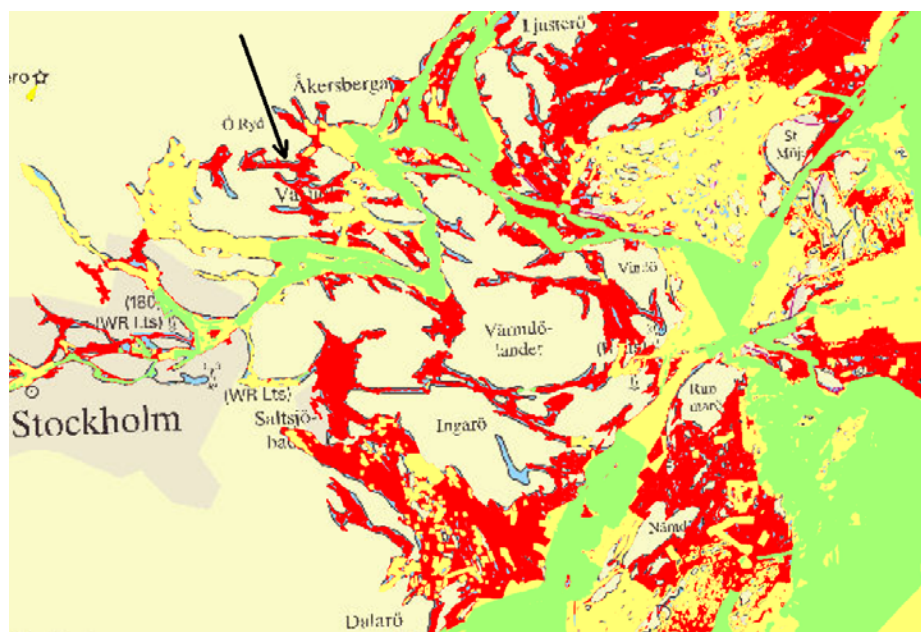


Grundet och 3-meterskurvan efter rättning. Källa: Sjöfartsverket

Sjökortens tillförlitlighet går att bedöma med hjälp av de uppgifter som finns i UFS del A 2013 (sid 15 – 26)

<http://www.sjofartsverket.se/sv/Sjofart/Sjokort/Sjokort/Sjofartsverkets-publikationer/Ufs-A---Allmanna-upplysningar/>

och i än noggrannare upplösning på Sjöfartsverkets hemsida genom att följa länken <http://www.sjofartsverket.se/sv/Maritima-Tjanster/Sjomatning/Sjomatningsplan-2013-2020/> och därefter välja valfritt område under rubriken **djupdata**.



SJÖFARTSVERKET

Nationella djupdatabasen

Datum: 2013-05-20

Förklaring

SJÖMÄTNING, FSIS 44

Sjömätning som uppfyller internationell standard. Finsk-Svensk realisering av den internationella sjömätningsstandarden S-44, benämnd FSIS-44, ställer bl a krav på att bottenäckningen är 100%. Med 100% bottenäckning menas att hela ytan undersökts ("belysts") och att rimlig information erhållits och granskats.

SJÖMÄTNING

Uppfyller ej internationell standard S-44. Ej fullständig bottenäckning. Sjömätningar genomförda med multibeam, singellod, laser och övrig teknik. Mätningarna utförda från 1940 och framåt.

SJÖMÄTNING, Äldre





Uppfyller ej internationell standard S-44. Ej fullständig bottenäckning. Sjömätningar utförda tidigare än 1940. Mätningarna utförda i huvudsak med handlod.

Teckenförklaring

- Sjömätning, FSIS 44
- Sjömätning
- Sjömätning, Äldre
- Ekonomisk zon (EEZ)
- ... Territorialgräns
- Länsgräns

Även ENC-celler innehåller ”kvalitetsstämplar” s.k. ZOC (Zone Of Confidence). Tyvärr är dessa data oftast inte av tillräcklig upplösning och inte heller användarvänliga för navigation kustnära och i Sveriges

skärgårdar. Det är därför många gånger mer användbart och tillförlitligt att använda sig av information i Ufs A eller på Sjöfartsverkets hemsida för sin bedömning av underlaget i elektroniska sjökort än att använda ZOC i de sjökortssystem som medger denna möjlighet.

	ZOC ¹	Position Accuracy ²	Depth Accuracy ³		Seafloor Coverage	Typical Survey Characteristics ⁵
	B	± 50 m	= 1.00 + 2% <i>d</i>		Full area search not achieved; uncharted features, hazardous to surface navigation are not expected but may exist.	Controlled, systematic survey achieving similar depth but lesser position accuracies than ZOC A2, using a modern survey echosounder ⁵ , but no sonar or mechanical sweep system.
			Depth (m)	Accuracy (m)		
			10	± 1.2		
			30	± 1.6		
			100	± 3.0		
			1000	± 21.0		
	C	± 500 m	= 2.00 + 5% <i>d</i>		Full area search not achieved, depth anomalies may be expected.	Low accuracy survey or data collected on an opportunity basis such as soundings on passage.
			Depth (m)	Accuracy (m)		
			10	± 2.5		
			30	± 3.5		
			100	± 7.0		
			1000	± 52.0		
	D	worse than ZOC C	Worse Than ZOC C		Full area search not achieved, large depth anomalies may be expected.	Poor quality data or data that cannot be quality assessed due to lack of information.
	U	Unassessed - The quality of the bathymetric data has yet to be assessed				

Exempel på vanliga ZOC-symboler i ENC-celler i Svensk skärgård (Källa: Marinen, Sjöstridsskolan)

Händelsen i Stockholms skärgård visar att:

- Relevant sjökortsdata är viktig för att kunna genomföra en rimlig riskhantering vid skärgårdsnavigation, såväl med papperssjökort som med elektroniska sjökort
- Det inte alltid är enkelt att ta reda på tillförlitligheten i någondera sjökortstyp
- Sjökortens tillförlitlighet inklusive aktualitet är en viktig del i reseplaneringen
- Det finns en möjlig utvecklingspotential för ECDIS/ECS-system så att, under planeringen av en resa, sjökortens tillförlitlighet åskådliggörs, t.ex. genom "Additional Layers"

Att därtill reseplanera med ledben, kurser, styrmärken, gir-/brytpunkter och marginaler till navigatoriska faror gör det avsevärt mycket enklare att hantera risker och även att kontrollera den planerade resan.

Sjöfarande bör också observera att en rättning som denna, troligtvis inte blir införd i kartplottrar, "appar" och enklare system förrän efter flera månader.

FORESEA

Erfarenhetsbasen innehöll den 18:e november 3 009 st. rapporter.

Nedan ges ett exempel på en händelse som vid tillfället kanske känns odramatiskt och kan tyckas tillhöra ”en vanlig dag på jobbet”. Följderna av denna typ av enkla misstag kan dock ge oerhörda konsekvenser för såväl liv som materiel och miljö. Transportstyrelsen vill därför uppmärksamma att det är viktigt att rapportera även denna typ av händelser.

Black Out under losskastning kunde ha förorsakat allvarliga skador på personal, fartyg och hamnanläggning

Mitt under losskastningsmanöver slogs automatiskt huvudmaskinen av. Tack vare en fördelaktig vindriktning och vindstyrka kunde fartyget ligga kvar i ”ofarligt läge” utan ytterligare obehagliga överraskningar.

Orsaken till att maskinen automatstoppade var att en smörjoljeventil inte var helt öppen efter arbeten med smörjoljereningen.

Felet härleddes relativt snabbt vilket denna gång innebar att man kunde återstarta och fortsätta losskastningen.

Checklistan kompletterades med procedurer för denna arbetstyp.
FORESEA id: 2388