

Transportstyrelsen: Sjöfartsavdelningen informerar... 1/2009

Transportstyrelsens Sjöfartsavdelning (tidigare Sjöfartsinspektionen) distribuerar med viss regelbundenhet angelägna meddelanden och budskap varvat med erfarenhetsberikande händelser som andra råkat ut för. Syftet är att delge branschens aktörer på alla nivåer ökad kunskap och säkerhetsmedvetande. Ett stort problem med säkerhetsarbete är att nå ut till dem som berörs, i synnerhet 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 utredningsenheten vid TS Sjöfartsavdelning. Synpunkter, åsikter och förslag emottages tacksamt på telefon 011-19 12 73 eller e-post (sjofart@transportstyrelsen.se).

Texten kan hämtas på Transportstyrelsens hemsida, där man också når Sjöfartsavdelningens olycksrapporter:

- www.transportstyrelsen.se
- Sjöfart: Olyckor och tillbud
- Sjöfartsavdelningen informerar.

Alternativt kan man kontakta Sjöfartsavdelningens utredningsenhet för att hamna på sändlistan för e-postutskick.

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

Från tillbudsrapporteringsystemet Insjö

Informationsfilmen om Insjö har nu delats ut i drygt 700 ex. Av den engelska versionen har ca 90 distribuerats till näringen. Den som önskar några exemplar kostnadsfritt kan höra av sig till Sjöfartsavdelningens utredningsenhet. Filmen är särskilt framtagen för att öka förståelsen och motivationen för tillbudsrapportering inom branschen.

Den internationella utvecklingen av Insjö fortskrider. Förhoppningsvis kommer, förutom Danmark, även Norge och Finland att delta i framtiden. Slagkraften i en effektiv och större databas ökar då väsentligt.

Ett nytt analysverktyg är under utveckling. Detta kommer att bli ett bra verktyg för fartyg och rederier att göra snabba och intressanta analyser med.

Trossar i propeller

Vid förtöjningsarbete hade man hjälp av två bogserbåtar. Den aktra var kopplad med bogserarens tross som hade en göling i änden, som hade använts för att ta ombord bogserlinan på fartygets poopdäck. När man skulle lägga av trossen, hamnade gölingen i vattnet och sögs ner och fastnade i propellern. Propellern var en med ställbara blad och snurrade därför fortfarande, fast den var nollställd. Bogsertrossen kom därför att sträckas så pass mycket att den gick av och skadade en besättningsman på bogserbåten allvarligt.

Till Insjö har rapporterats ett antal liknande händelser, varav sju stycken har studerats. Av dessa hade de flesta tunga trossar (typ Atlas) som sjunker i vatten. Bara ett fall hade flytande tross, som ändå tvingades ner av det strömmande vattnet. Vidare tycks det vara vanligt att ställbara propellrar, som ju fortfarande roterar fast de är nollställda, kan skapa strömmar som drar trossar till sig. I ett par av dessa händelser har man ansett det vara nödvändigt att nödstoppa propellrarna. Även i ett av fallen som beskrivs i Insjö förekom en personskada, medan samtliga föranlett åtgärd av dykare och därmed förorsakat försening och merkostnader. I två fall har man fått materiella skador, skadad axeltätning respektive oljeläckage.

Ovanstående leder till följande reflektioner:

- ... Propeller med ställbara blad kräver stor varsamhet eftersom den fortfarande roterar även om man inte har framdrift.
- ... Tung trossar löper större risk att fastna i propeller än flytande.
- ... Risken för person- eller materielskador är uppenbar.

BSU 607/07. Insjö 392 394 1099 1102 1766 1776 2234

”Hål” i gps-täckning

Bristerna med gps-navigation har flera gånger nämnts men tål att påpekas igen. Täckningen kan vara ofullständig och visar sig då som utebliven signal, men kan också visa sig genom att mottagaren visar felaktiga uppgifter. Orsaken kan vara tv-antennerna på andra fartyg, som kan vara anledning till störningar på gps-mottagare på 3-4 kabellängders avstånd (600-700 meter). Det är emellertid troligare att störningar från andra, starka landbaserade anläggningar, som sänder på närliggande frekvenser, är anledning till de felaktiga eller ofullständiga gps-uppgifterna.

Har man mottagarantenn av inte den allra bästa kvaliteten kan man lättare drabbas av sådana problem, då man riskerar att få in signaler med närliggande frekvens. Det finns anledning att förvissa sig om att den mottagare man har uppfyller de krav som ställs på utrustning installerad efter 1 juli 2002.

Störningar tycks vara vanligare i vissa områden än andra. Några sådana är Bay of Naples, Gulf of Lion och Gulf of Genoa, men också Rijeka och St Malo är några sådana kända platser. Utredningsenheten finner anledning att återigen påpeka, att man **aldrig ska lita på enbart ett sätt att navigera**.

Seaways september 2008

Lots skadad vid bordning av bogserbåt

På kvällen skulle en lots borda en bogserbåt, men på grund av blåst och relativt hög sjögång beslöt man att bordningen skulle ske innanför den ordinarie bordningsplatsen. Vid tillfället användes en annan lotsbåt än den vanliga, vilket kom att medföra att förutsättningarna försämrades något, bl. a. var det sämre sikt från lotsbåtens förarplats. Detta och den något sämre möjligheten att hålla i bordningsräcket i kombination med bogserbåtens inåtlutande brädgång och avsaknad av lotslejdare eller annat bordningsarrangemang på utsidan gjorde att lotsen kom att kliva på utsidan av bogserbåtens brädgång. Samtidigt fick sjögången lotsbåtens avbärare att, i stället för att vara under bogserbåtens, hamna ovanför bogserbåtens avbärare varvid lotsens ena ben kom i kläm. Så fort båtarna särades kunde matrosen på bogserbåten hjälpa lotsen ombord. Skadorna på lotsen blev allvarliga.

Utredning visar att bristande bordningsarrangemang och dålig överblick från lotsbåtens förarplats i kombination med det relativt dåliga vädret med sjögång och halka varit viktiga faktorer i händelseförloppet. Det hade varit rimligt, med de förutsättningar som låg för handen, att ytterligare uppskjuta bordningen. Fartyg med inåtlutande brädgång eller med bristfälliga bordningsarrangemang rekommenderas att se över dessa och kompensera för bristerna. I detta specifika fall kunde t.ex. ett bordningsräcke, som nått längre bordvarts, ut från båten, förebyggt olyckan.

Iu dnr 080201-08-20686



Bildtext: Det inåtlutande räcket syns tydligt på denna bild.



Bildtext: Häremellan klämdes lotsens ben.

Förfalskade hydrostatutlösare

Det har upptäckts att det finns falska hydrostatutlösare på marknaden. En redare köpte nyligen ett antal utlösare av en skeppshandlare i Indien. Redaren lät testa

fem av dessa genom att sänka dem i vatten, men bara två löstes ut. Efter att ha kontaktat företaget som man förutsatte hade gjort utlösarna, kunde företaget, CM Hammar AB i Göteborg, konstatera att utlösarna inte är gjorda av dem, utan rena förfalskningar. Inte en enda av utlösarna fungerade enligt SOLAS-standard.

Sjöfartsavdelningen varnar för dessa förfalskningar och uppmanar tveksamma innehavare att kontakta CM Hammar för att verifiera serienummer och produktionsdatum. CM Hammar har också gjort en Safety Alert, som visar hur man kan skilja äkta från falska utlösare. Det är inte känt om de falska utlösarna endast finns i Indien, så alla innehavare rekommenderas att kontrollera äktheten enligt anvisningarna från CM Hammar på hemsidan www.cmhammar.com.

SjöI dnr 070206-08-22948. Hammar Press release 2008-12-16

Se filen **Safety alert**

Bild 2 från Safety alert: Bilden visar serienummer och produktionsdatum.

Bild 3 från Safety alert: Bilden visar en av de aktuella hydrostatutlösarna H20.

Dåliga scuppers allvarlig fara

På många fartyg med rorodäck finns överbordventiler eller scuppers för dränering. Meningen är att vatten som kommer in på däck, t.ex. i samband med brandbekämpning, ska kunna rinna undan genom dessa och därmed undvika att alltför mycket vatten försämrar stabiliteten. Dessa scuppers kan stängas med manövrerbara ventiler, men för den händelse man inte får tillfälle att stänga dem finns också backventiler, som ska förhindra vatten att tränga in från utsidan. Det kan inte uteslutas att dåligt fungerande backventiler har påskyndat sjunkprocessen t.ex. då Finnbirch sjönk för ett par år sedan.

Dessa backventiler ska kontrolleras enligt klassens regler, men eftersom ventilerna kan vara mycket svåra att komma åt kan kontrollen vara svår att genomföra. Ett sätt att utöva kontroll kan vara att man utifrån ansluter en plugg eller motsvarande med slanganslutning. Genom att trycksätta backventilen från utsidan, kan man se om det kommer upp vatten inne på däck. Gör det det, fungerar inte backventilen som den ska.

Iu dnr 080201-06-17352

PRESS RELEASE 2008-12-17
CM HAMMAR, GÖTEBORG

SAFETY ALERT – FARLIGA KOPIOR AV HAMMAR H20!

Det har nyss kommit till vår kännedom att någon tillverkar falska kopior av vår hydrostatiska frigörare – Hammar H20. För ett otränat öga är kopian nästan identisk med originalprodukten, med Hammars logotyp och adress på toppetiketten. Den falska kopian ser likadan ut som originalprodukten, men det finns en viktig skillnad:

Kopian fungerar inte!

Vi har testat flera stycken av dessa kopior. Inte en enda av dem fungerar tillfredställande enligt SOLAS reglementet – **den falska H20 kommer inte att frigöra någon livflotte eller Epirb**. Vi ser detta som ett mycket allvarligt problem. Det kan inte uteslutas att det finns fartyg ute på haven som seglar med falska hydrostatiska frigörare ombord. Om något av dessa fartyg skulle gå under kommer det inte att finnas några livflottar eller Epirbs som hjälper till att rädda livet på våra sjömän.

Hur kan du snabbt kontrollera att du har en Hammar H20 original?

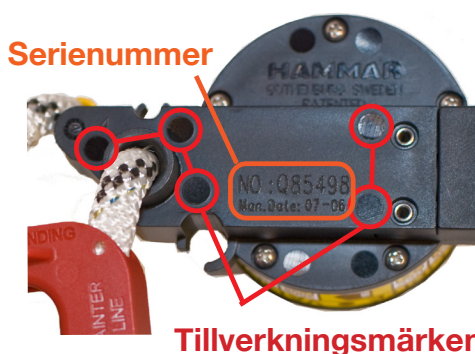
- Köp alltid produkterna genom godkända distributörer eller auktoriserade servicestationer för livflottar och Epirbs
- Se till att du får med Hammars flerspråkiga produktmanual och flotteetiketten till varje livflotte H20 och Hammars märkningsinstruktion med varje Epirb utlösare (*bild 1*)
- Om du kontrollerar undersidan av Hammar H20 skall du hitta 5 (fem) tillverkningsmärken på alla enheter som är tillverkade efter april 2006. På enheter som är tillverkade innan det datumet är det bara 2 (två) tillverkningsmärken (*bild 2*)
- Serienummer och produktionsdatum (*bild 2*) kan alltid verifieras genom att kontakta CM Hammar på info@cmhammar.com
- Tillverkningsmärket på ovansidan av frigöraren skall alltid vara riktad mot repet (*bild 3*)

Bild 1



H20 med flerspråkig produktmanual och flotteetikett

Bild 2



Tillverkningsmärken

Bild 3



Tillverkningsmärke

Om ni har några frågor angående detta allvarliga problem kontakta oss gärna.

HAMMAR®

Jan Calvert

Försäljnings- och Marknadschef

jan.c@cmhammar.com

Direkt 031-709 65 61

Mobil 0708-49 92 60

www.cmhammar.com

Transportstyrelsen: Sjöfartsavdelningen informerar... 2/2009

Transportstyrelsens sjöfartsavdelning (tidigare Sjöfartsinspektionen) distribuerar med viss regelbundenhet angelägna meddelanden och budskap varvat med erfarenhetsberikande händelser som andra råkat ut för. Syftet är att delge branschens aktörer på alla nivåer ökad kunskap och säkerhetsmedvetande. Ett stort problem med säkerhetsarbete är att nå ut till dem som berörs, i synnerhet 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 utredningsenheten vid Transportstyrelsens sjöfartsavdelning. Synpunkter, åsikter och förslag emottages tacksamt på telefon 011-19 12 73 eller e-post (sjofart@transportstyrelsen.se).

Texten kan hämtas på Transportstyrelsens hemsida, där man också når sjöfartsavdelningens olycksrapporter:

- www.transportstyrelsen.se
- Sjöfart: Olyckor och tillbud
- Sjöfartsavdelningen informerar.

Alternativt kan man kontakta sjöfartsavdelningens utredningsenhet för att hamna på sändlistan för e-postutskick.

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

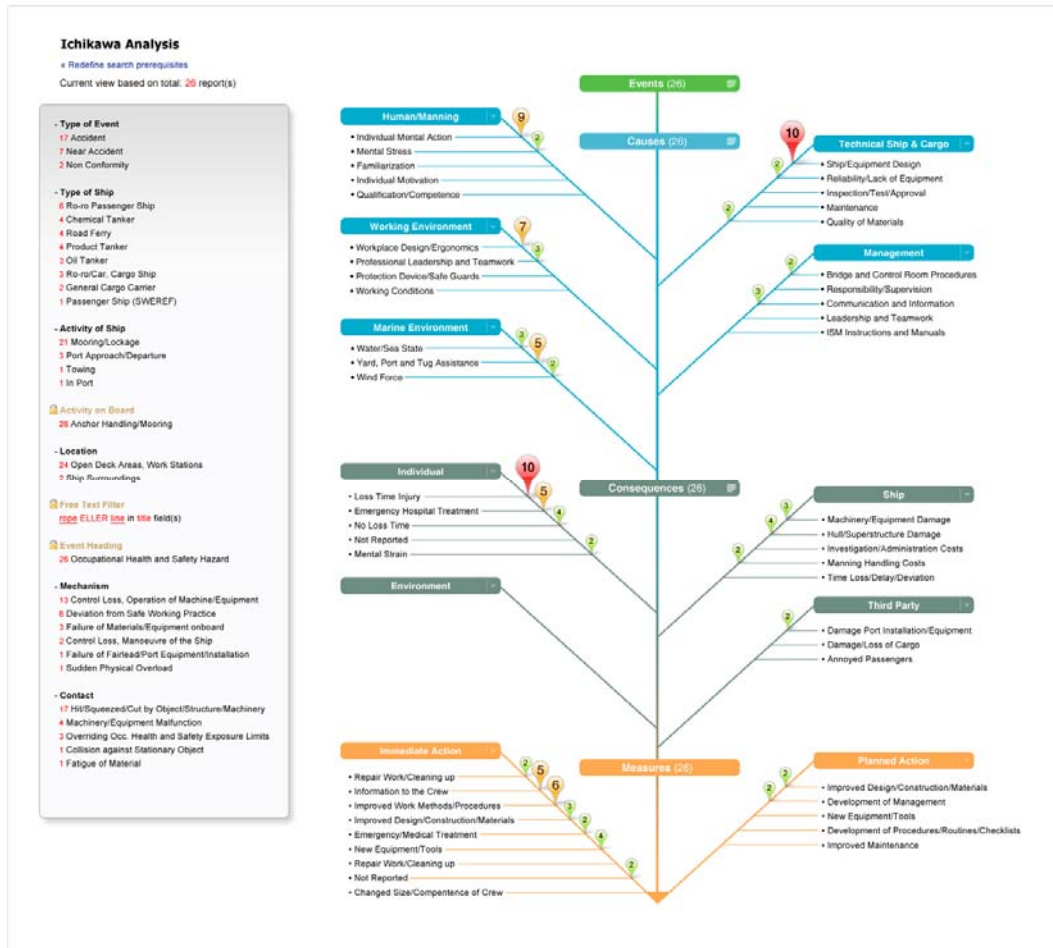
Från tillbudsrapporteringsystemet Insjö

Inom Insjö-systemet håller ett analysverktyg på att utvecklas som ska fungera som hjälpmedel vid sökningar. Genom enkla knapptryckningar ska man efter en sökning få datorn att visa hur de märkningar, som varje rapport är förknippad med, är fördelade. Märkningarna består bl.a. av vilka faktorer som har påverkat händelsen och vilka konsekvenser den fått. Det kommer också att finnas möjlighet att göra en enkel riskanalys med hjälp av en tillgänglig mall.

Resultatet kommer att leda till en möjlighet att snabbt vid varje individuell sökning få en översiktsbild över alla påverkande faktorer. Resultatet visas grafiskt på ett enkelt och översiktligt sätt. Det innebär i praktiken att man i och med detta har gjort en analys på rimlig nivå.

Se gärna mer om hur utvecklingsarbetet av analysverktyget fortskrider på Insjö:s hemsida, www.insjo.org.

Insjö/SFu



Så här visas resultatet efter en sökning. Storleken och färgen på den ballongformade siffran anger förekomsten

Förödande förväxling av reglage

Då en fiskebåt inspekterades av en av Transportstyrelsens fartygsinspektörer skulle man kontrollera funktionen av snabbavstängningarna för bränslet till huvudmaskinen. Befälhavaren gick upp till bryggan för att stänga av dieseltillförseln men råkade blanda ihop avstängningen med utlösning av CO₂. Inspektören, som stod kvar i maskinrummet, insåg som väl var att något var på tok då CO₂-larmet ljöd och tog sig ut ur maskinrummet innan det uppstod någon fara i praktiken.

Utredningsenheten vill gärna rikta uppmärksamheten på den här händelsen, eftersom det är direkt livsfarligt då CO2 tränger undan syret i utrymmet och därmed riskerar att kväva personer som är kvar. I efterhand har man kunnat konstatera att inspektionen gjordes tätt efter en fiskeresa, och man kan förutsätta att befälhavaren var trött efter flera dagars fiske. Forskning visar att en av riskerna med trötthet är att den påverkar personer utan att man behöver vara medveten om det. Den sänkta prestationsförmågan kan i sin tur leda till operativa risker. Man fungerar helt enkelt sämre.

På större fartyg är det ett krav att CO2-utlösning kräver två handgrepp för att utlösas. Detta minskar risken för misstag, även om det inte utesluter att man ”tänker fel”.

SFu

Bristande utkik gav böter

En svensk färja grundstötte för en tid sedan då den var på väg in i skärgården. Utredningsenheten sammanställde en rapport om händelsen.

Polis och åklagare har parallellt gjort sina utredningar, som nu är avslutade, och saken har avgjorts i domstol. Resultatet blev att styrmannen, som sysslade med annat än navigering, dömdes till 60 dagsböter (ca 20 000 kronor), medan utkiken dömdes till 50 dagsböter (ca 10 000 kronor). Domstolen fann bl.a. det anmärkningsvärt att utkiken, som hade som enda uppgift att vara utkik, såg att fartyget var på väg mot land utan att varsko. Utkiken motiverade sin brist på agerande med att han trodde att kursen skulle återställas.

Utredningsenheten kan inte annat än konstatera att en mycket stor del av grundstötningar och kollisioner till sjöss kan härledas till bristande utkik.

SFu/Iu dnr 080201-07-17335

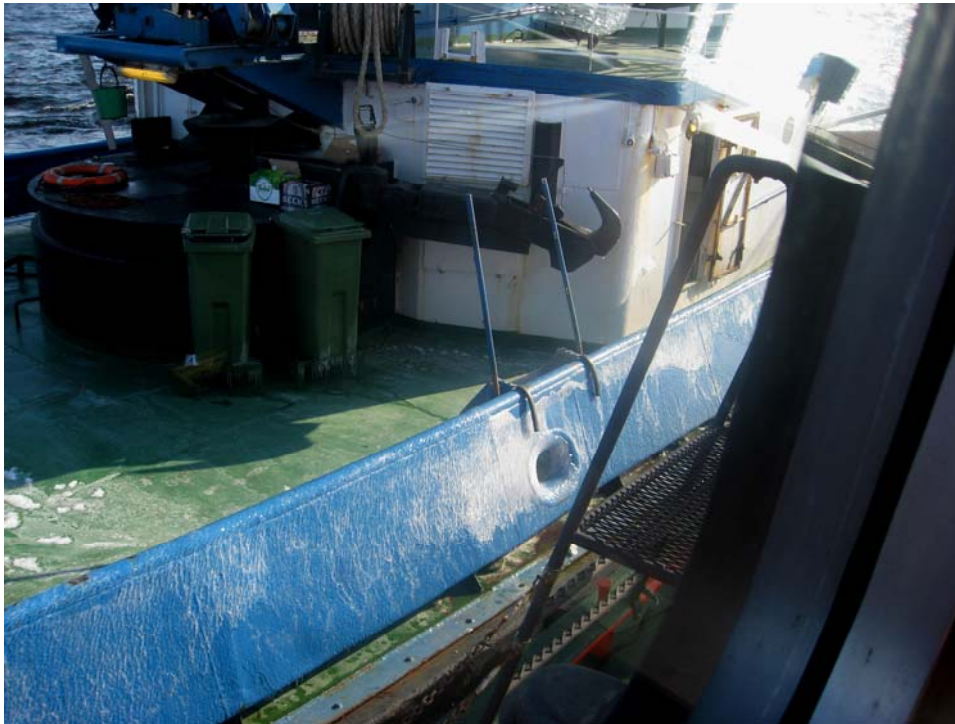
Bygg bort risker

I förra utskicket berättades om en allvarlig olycka, då en lots kom att klämma sönder ett ben mellan lotsbåten och fartyget som skulle bordas. Efter händelsen har man på fartygets rederi försökt att bygga bort risken så gott det går. Så vitt man kan bedöma av rederiets bilder är lösningen alldeles utmärkt. Resultatet visar att många allvarliga risker går att bygga bort med relativt enkla medel, vilket detta är ett utmärkt exempel på.

Problemet är att oftast hinner olyckan eller skadan inträffa innan felet är bortbyggt. Ett sätt att förekomma är att systematiskt inventera och identifiera de

risker som kan uppstå i verksamheten. Ett sådant arbete, som effektivt kan minska risker i verksamheten, kan dessvärre aldrig avslutas helt utan behöver ständigt uppdateras och ingå i den ordinarie verksamheten.

SFu/Iu dnr 080201-08-20686



Det inåtlutande räcket syns tydligt på denna bild



Den nya utformningen av räcket är, som synes, mycket lämpligare än den tidigare

Intressanta iakttagelser efter brand

Vid en maskinrumsbrand på en färja nyligen har ett flertal intressanta iakttagelser gjorts. Branden uppstod då ett bränslerör, ledande till en manometer, brast och bränsleolja sprutade på en närstående turbin. Fartyget hade ett antal huvudmaskiner i samma rum. För att släcka skulle fartygsingenjören aktivera punktbrandskyddet, vilket omfattade samtliga maskiner. Han hann emellertid inte att göra detta innan kontrollrummet blev så rökfyllt att man blev tvungen att lämna det. Branden släcktes så småningom framgångsrikt med CO2 trots att flera problem uppstod på vägen, framför allt avseende strömförsörjningen av pumpar och annat.

Följande erfarenheter kan redan nu göras:

- ... Det finns anledning att fundera på indelning av punktskyddet. Hade detta varit fördelat i mindre sektioner, t.ex. till varje enskild huvudmaskin, hade det sannolikt varit lättare att hantera situationen. Några av kriterierna för punktskydd är att de ska kunna användas omedelbart och enkelt. Ett väl fungerande punktskydd är ett mycket bra skydd mot större skador. Är utlösningen manuell, måste den utgöra en väl inarbetad rutin.
- ... Uppenbarligen fanns det otäta genomföringar i skotten och dörrarna mellan maskinrummet och kontrollrummet eftersom det läckte in

brandrök. Det tycks vara vanligt att genomföringar inte görs tillräckligt täta. Det finns all anledning att uppmärksamma detta förhållande, vilket utgör en betydande riskkonsekvens, oavsett om det ska vara brandsektionerat eller inte.

- ... Röret till manometern var inte original. Det hade drabbats av utmattning, sannolikt p.g.a. att man byggt in spänningar vid monteringen. Detta kan också ha förvärrats eller uppstått om någon, oavsiktligen eller medvetet, använt röret att ställa sig eller klättra på.
- ... Värmeskyddet eller isoleringen av maskinerna har inte varit tillräckligt effektivt. Det finns anledning att påpeka vikten av att detta skydd, som normalt utgör ett bra skydd mot bränsleantändning, monteras tillbaka efter underhållsarbete och att brister, som att isoleringen smutsas ned eller skadas, åtgärdas.
- ... För att ha kontroll över elförsörjningen rekommenderas starkt fullskaletest. Endast då har man en rimlig chans att finna bristerna i systemet.

SFu dnr 06.05.02 2009-832

Transportstyrelsen: Sjöfartsavdelningen informerar... 3/2009

Transportstyrelsens sjöfartsavdelning (tidigare Sjöfartsinspektionen) distribuerar med viss regelbundenhet angelägna meddelanden och budskap varvat med erfarenhetsberikande händelser som andra råkat ut för. Syftet är att delge branschens aktörer på alla nivåer ökad kunskap och säkerhetsmedvetande. Ett stort problem med säkerhetsarbete är att nå ut till dem som berörs, i synnerhet 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 utredningsenheten vid Transportstyrelsens sjöfartsavdelning. Synpunkter, åsikter och förslag emottages tacksamt på telefon 011-19 12 73 eller e-post (sjofart@transportstyrelsen.se).

Texten kan hämtas på Transportstyrelsens hemsida (där man också når sjöfartsavdelningens olycksrapporter och Safety Alerts):

- www.transportstyrelsen.se
- Sjöfart: Olyckor och tillbud
- Sjöfartsavdelningen informerar.

Alternativt kan man kontakta sjöfartsavdelningens utredningsenhet för att hamna på sändlistan för e-postutskick.

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

Risker med CO2

Felaktiga ventiler till CO2-högtryckssystem

Transportstyrelsen har från US Coast Guard fått en varning som avser ventiler till högtrycksatta CO2-system. Ventilerna kan orsaka okontrollerad och oavsiktlig utlösning och medför därför stora risker för de personer som finns i området. Ventilerna förekommer i svenska fartyg.

Utförligare information och hur man definierar dessa ventiler finns på Transportstyrelsens hemsida under följande länk:
<http://www.transportstyrelsen.se/Sjofart/Olyckor--tillbud/Safety-alert/>.

SFu Safety Alert 2009-08-20, USCG Safety Alert 05-09



Cylinderventil med märkning)

Från tillbudsrapporteringsystemet Insjö

I sjöfartens olycks- och tillbudsrapporteringsystem Insjö finns för närvarande 2 366 stycken rapporter.

En särskilt intressant händelse berör CO₂-systemet i ett fartyg. Rapporten är inte redigerad, varken till ordalydelse eller till innehåll. Det kan noteras att ett arrangemang, så som det beskrivs i rapporten, inte uppfyller godkänd standard.

Personal Injury Incident - Unintentional Release of CO₂

En matros skulle hämta ett långskaft i färgförrådet till en målareroller varvid skafvet fastnade i vajern till CO₂. Detta medförde att CO₂ utlöstes.

Orsaken till händelsen är att vajern till utlösningen av CO₂ hänger fritt ca 30 cm inne i färgförrådet.

Då dörren var öppen kunde matrosen snabbt ta sig ut i säkerhet. Om dörren varit stängd och matrosen av ngn. anledning inte kommit ut i tid skulle en allvarlig olycka kunnat inträffa.

Åtgärder som bör göras: Utlösn.vajern lägges in i t.ex. ett rör så den inte hänger fritt. Alt. flyttas CO₂ flaskan ut från färgförrådet.

Insjö ID 2393/Safety Alert 1-2009

Varningar från Transportstyrelsen

På Transportstyrelsens hemsida har sjöfartsavdelningen under rubriken Safety Alert lagt ut ett antal varningar. Se följande länk:

<http://www.transportstyrelsen.se/Sjofart/Olyckor--tillbud/Safety-alert/>.

Felaktiga djupuppgifter och andra brister i elektroniska sjökort

Vissa av Garmins sjökort innehåller fel och återkallas nu av producenten. Felet består främst i att djupkurvor är felaktigt utlagda. Närmare uppgifter från Garmin finns på www.garmin.se/bluechart2009.

Transportstyrelsen påminner om riskerna med att enbart lita på elektroniska hjälpmedel och vill samtidigt nämna att uppgifter i sjökort (vare sig de är i pappersform eller elektroniska) alltid bygger på mätdata. Dessa mätdata kan vara gamla och behäftade med vissa fel. Detta gäller både positioner och djupuppgifter.

Ett aktuellt fall är en kemikalietanker som navigerade med ECS, elektroniska sjökort som är godkända att ersätta papperskort. Det visade sig att man på ECS:en inte kunde se uppgrunden vid Fladen, utan körde ovetande om att man bara hade någon enstaka meter under kölen. Denna gång gick det bra, men det finns alltid risker med så små marginaler. Om detta berodde på handhavandefel eller annat är inte känt, men oavsett vilket finns det alltså anledning att peka på de risker det kan medföra att lita för mycket på elektronik.

SFu Safety Alert 2009-06-05, SFu dnr 060503-2009-4055

Fusk vid ompackning av flottar kan medföra livsfara

Det har flera gånger tidigare framkommit att det ibland fuskas vid ompackning av uppblåsbara livflottar. Det tycks vara vanligt att den bussning som sitter i skarven mellan de två skaldelarna och genom vilken utlösningsslinan ska löpa, kan vara uppskuren (se bild). Anledningen är att vid ompackning ska i stort sett hela linan föras igenom bussningen, vilket leder till en del arbete bland annat eftersom det sitter ett kaus i ytterändan av linan. Genom att skära upp ett snitt i bussningen och istället stoppa in linan i snittet så underlättas arbetet.



Uppskuren bussning)

Detta leder till en ökad säkerhetsrisk eftersom linan, då den dras ut, riskerar att löpa ut genom det uppskurna snittet istället för att föras genom bussningen. Bussningens funktion är just att förhindra att linan dras mellan skaldelarna, där den lätt kan fastna (se bild). Om bussningen är skadad eller sönderskuren så ökar risken för detta, och därmed kommer flottan inte att kunna blåsas upp, vare sig manuellt eller automatiskt.



Utlösninglina som löper fel och med risk att fastna.

Det finns ett ganska stort antal händelser där flottarna inte fungerat som tänkt, bland annat en i Sverige där tre personer dog. Fel på bussningen kan vara bidragande till dessa händelser.

Det är ganska lätt att kontrollera sina flottor i detta avseende. Upptäcker man att bussningar på flottarna är uppskurna eller skadade på annat sätt bör man ta kontakt med firman som packat dem och se till att felet åtgärdas.

SFu Safety Alert 2009-07-09, Iu dnr 080201-98-36418

Lågenergilampor kan störa

Tidigare har varnats för den strålning som avges av mobiltelefoner, eftersom den under vissa förutsättningar kan störa känslig apparatur. Det har visat sig att också den nya sortens lågenergilampor kan ha den obehagliga effekten eftersom de arbetar vid en hög frekvens. Man kan förvänta sig mer risk för störning än t.ex. vanliga lysrör. Mer information finns på följande länk:

<http://marineinvestigations.us>.

USCG Safety Alert 02-09

Fiskefartyg sjönk p.g.a. överspolning

Ett fiskefartyg var med den nye ägaren på väg till utrustningshamn inför fiske i Östersjön, men på vägen dit kände befälhavaren, som var ensam ombord, att båten lade över kraftigt. Eftersom båten inte rätade upp sig igen, slog han över till handstyrning och lyckades få upp båten mot vinden. Nästan direkt efter det uppstod mycket kraftig slagsida, och befälhavaren beslöt sig för att överge båten i livräddningsflotten. Båten flöt länge med maskinen igång, men sjönk senare.

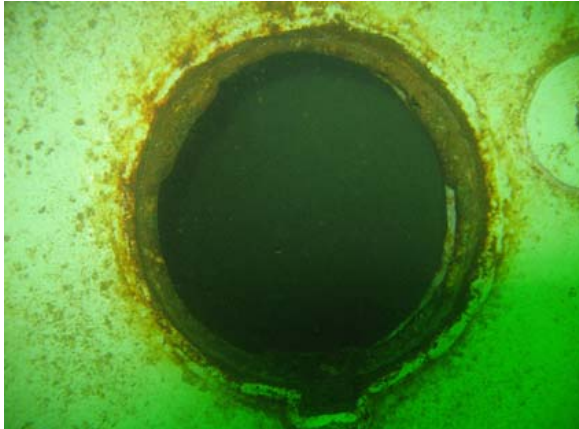
Utredningsenheten har utrett händelsen, och konstaterar att det inte finns någon helt fastställd orsak till förlisningen. Man har bedömt att vatten, som spolat in över arbetsdäcket, har trängt in i lastrummet genom de rostiga och dåligt skalkade isluckorna och därmed åstadkommit fri vätskeyta, i kombination med att sjöarna, som spolat in över däck, inte har kunnat rinna undan tillräckligt eftersom länsportarna var för små. Dessutom har läskottet (sheltern) hindrat vattnet att länsa över relingen.

Händelsen har kunnat inträffa eftersom tillsynen varit bristfällig, både av ägaren och myndigheten. Dessutom visar utredningen på vissa brister inom sjöräddningen.

Ägare till fiskefartyg rekommenderas att se till att det finns effektiva möjligheter för vatten att rinna av om det uppstår överspolning, och att man inte täcker en hel sida med ett shelter. Dessutom ska alla luckor och skrovöppningar kontrolleras och underhållas så att de går att skalka ordentligt.

SFu dnr 060502-2009-1469. Länk till rapporten:

http://www.transportstyrelsen.se/Global/Sjofart/Dokument/Haverirapporter/A_2009/2009_02_03_fiskefartyget_santos_af_ockero_forlisning.pdf?epslanguage=sv



En av isluckorna. Bilden är tagen vid dykningarna.

Slitna manöverspakar innebär problem

Ett passagerarfartyg fick maskinstopp då det var på väg mot en brygga men befälhavaren lyckades med bogpropellerns hjälp få ner farten innan fartyget gick i bryggan. En anledning till maskinstoppet var att manöverspakarna (Volvo Penta) blivit slitna och att 0-läget därmed blivit oprecist. Spakarna, som är av potentiometertyp, har en begränsad livslängd och behöver bytas ut efter en viss tid. Modellen är vanlig även i fritidsbåtssektorn.

SFu

Transportstyrelsen: Sjöfartsavdelningen informerar... 4/2009

Transportstyrelsens sjöfartsavdelning (tidigare Sjöfartsinspektionen) distribuerar med viss regelbundenhet angelägna meddelanden och budskap varvat med erfarenhetsberikande händelser som andra råkat ut för. Syftet är att delge branschens aktörer på alla nivåer ökad kunskap och säkerhetsmedvetande. Ett stort problem med säkerhetsarbete är att nå ut till dem som berörs, i synnerhet 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 utredningsenheten vid Transportstyrelsens sjöfartsavdelning. Synpunkter, åsikter och förslag emottages tacksamt på telefon 011-19 12 73 eller e-post (sjofart@transportstyrelsen.se).

Texten kan hämtas på Transportstyrelsens hemsida (där man också når sjöfartsavdelningens olycksrapporter och Safety Alerts):

- www.transportstyrelsen.se
- Sjöfart: Olyckor och tillbud
- Sjöfartsavdelningen informerar.

Alternativt kan man kontakta sjöfartsavdelningens utredningsenhet för att hamna på sändlistan för e-postutskick.

Det finns också möjlighet att nå texten på engelska på [SAN-Nytts hemsida](#).

Ny blankett Rapport om sjöolycka

Inrapportering av sjöolyckor och allvarliga tillbud till utredningsenheten är obligatorisk för handelsjöfarten och fisket. Den lämpligaste formen att rapportera sådana är med blanketten Rapport om sjöolycka.

Denna har emellertid med tiden blivit alltmer otidsenlig och besvärlig att hantera. Utredningsenheten har därför gjort om den gamla blanketten till en som är smidigare att arbeta med. Gamla och relativt ointressanta uppgifter har rensats, medan uppgifter som av utredarna betraktas som viktiga och relevanta behållits. Det är därför angeläget, att anvisningarna till den nya blanketten följs och att man fyller i de aktuella delarna så noggrant som möjligt.

Blanketten finns tillgänglig på [Transportstyrelsens hemsida](#).

SFu

Livboj sjönk – rapport från Insjö

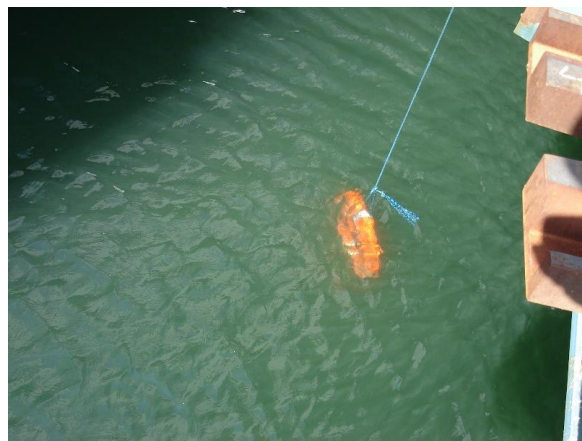
I sjöfartens olycks- och tillbudsrapporteringsystem Insjö finns för närvarande 2 416 stycken rapporter. En av dessa berättar om en märklig händelse som inträffade på en svensk färja.

Då en matros höll på med underhållsarbete skulle en livboj lyftas undan från sin upphängningsplats på relingen. Matrosen reagerade på att livbojen verkade väldigt tung. Dessutom kluckade den och det droppade vatten från ett av reflexbanden. En liten spricka syntes i reflexbandet och vid tryck brast detta och ett ca 15 mm stort hål uppstod. Innanför plasticskalet verkade det vara tomt och när matrosen vände upp och ner på bojen rann flera liter vatten ut.

Vid senare kontroll visade det sig att samtliga livbojar (som köpts 2004) hade hål under reflexbandet. Ett test visade att en vattenfylld livboj sjönk direkt när den placerades i vatten!

Livbojarna är av fabrikat Velerias Georgio, Italien, och har rattmärkning 0474.

Insjö ID 2404



Livboj sjunker



Hål i livboj

Högsta Domstolen fäller ”paying crew”

För något år sedan skulle en segelyacht seglas över Atlanten till Västindien för att säljas. Inför resan dit hade ägarna (varav en var skeppare ombord) annonserat efter besättning/passagerare som skulle betala för att resa med. Man hade dessförinnan försökt att få fartyget godkänt som handelsfartyg, men det visade sig att den tekniska standarden var för dålig. Yachten förblev alltså klassad som fritidsfartyg.

När man kom ut i Nordsjön blev det dåligt väder och p.g.a. av fartygets svagheter hamnade man i sjönöd och samtliga utom två evakuerades med sjöräddningens hjälp. Fartyget klarades dock, och så sett gick det bra.

Händelsen kom emellertid att utredas av polis, och ägarna blev fällda i domstol för att man inte uppfyllt reglerna för handelsfartyg. Anledningen till att yachten ansågs utgöra ett handelsfartyg var att man hade betalande passagerare ombord, som ägarna kallade ”paying crew”. Domen överklagades av ägarna, men den stod sig både i hovrätten och högsta domstolen, där den till sist hamnade.

Eftersom domen därmed är prejudicerande, kan man konstatera att det fastställts att det i Sverige inte accepteras att man har betalande passagerare ombord utan att uppfylla reglerna för handelsfartyg.

Domen finns tillgänglig på följande länk:

[HD dom.](#)

SFu dnr 06.05.02 TSS 2009-4398

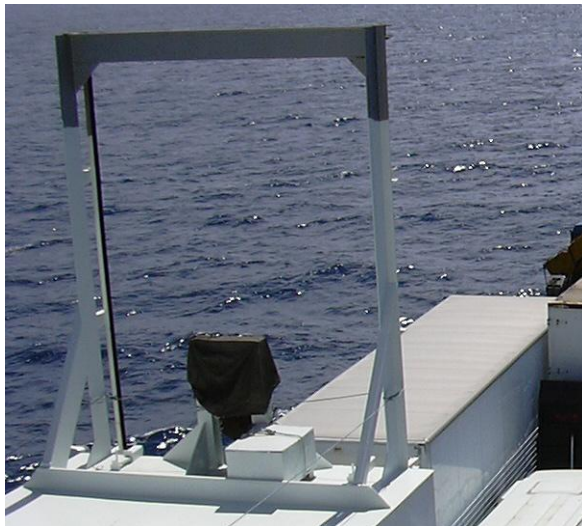
Port föll efter slarvig ombyggnad

Efter att en hiss till väderdäck byggts om till ramp kom också porten till väderdäck att ändras till en modell av giljotintyp, d.v.s. den öppnades och stängdes i vertikalled. I samband med lossning körde en truck mot sidan av portarrangemanget, och då porten sedan skulle stängas gick inte det då porten inte kom ner de sista tre meterna. En besättningsman klättrade upp på en lejdare för att försöka rätta till skadan. Därefter föll porten ur sin infästning och ramlade över besättningsmannen och lejdaren. Som väl var lossade inte nederkanten av porten, utan det bildades ett triangelformat utrymme under porten, vilket räddade besättningsmannen från att bli klämd till döds. Däremot blev hans ena ben klämt och allvarligt skadat då lejdaren krossades i flera delar. I den omedelbara närheten fanns ytterligare två besättningsmedlemmar som klarade sig med nöd och näppe.

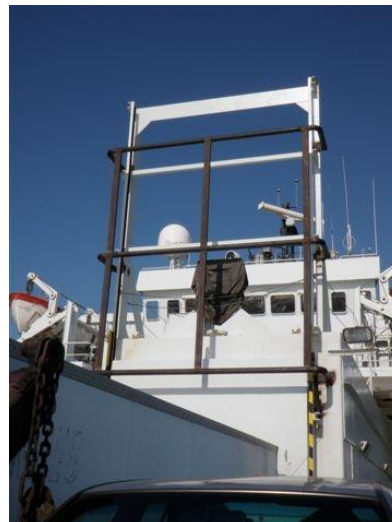
Utredningen visar att ombyggnaden, som gjordes nyligen, var i högsta grad undermålig. Kompletta ritningar över arrangemanget hade inte sänts in till klassificeringssällskapets huvudkontor för godkännande. Trots detta hade klassen lokalt godkänt arrangemanget, egentligen utan att veta vad man godkänt. Vidare har rapportering av händelsen från fartyget till tillsynsmyndigheten i praktiken helt uteblivit. Sjöfartsavdelningens jurister har därför gjort en polisanmälan för att man **inte** rapporterat.

Haverirapport för FESTIVO kommer att läggas ut inom det snaraste på vår hemsida www.transportstyrelsen.se

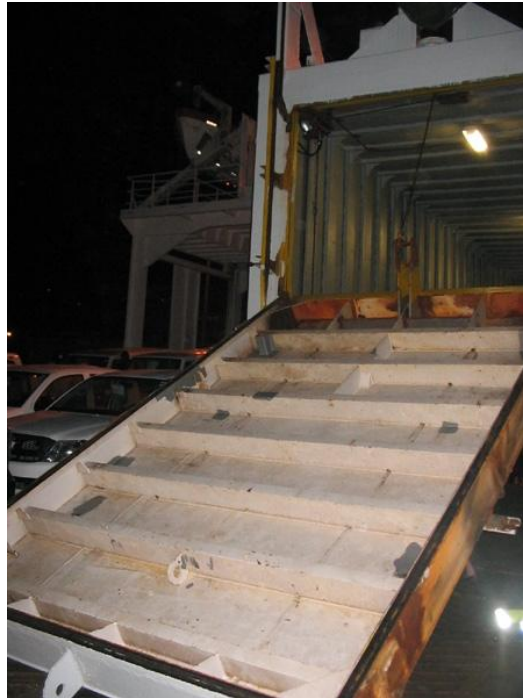
SFu dnr 060502 TSS 2009-3101



Innan ombyggnad



Efter ombyggnad



Porten efter fallet. Det var härunder som matrosen hamnade och klämdes

Oljeutsläpp

På morgonen efter ankomst upptäcktes en brun fläck på isen utanför fartyget. Fartygets saneringsteam aktiverades, och man sanerade det som gick. Oljan, marindiesel, hade trängt upp via en plugg till ett pejlrör på bildäck. Pluggen var inte tätt iskruvad. Man uppskattade utsläppet till 150 liter, varav 50 på utsidan.

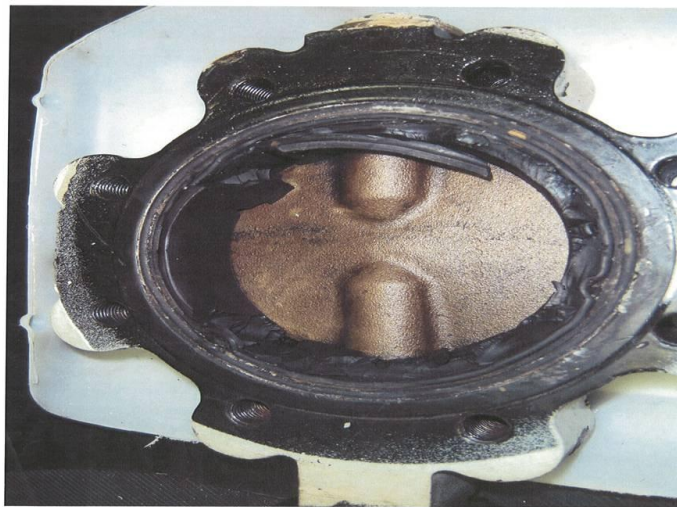
Senare visade det sig att oljan hade tagit en märklig väg då många faktorer samverkat på ett osannolikt sätt. Man hade gjort servicearbete i en dagtank, och därför stängt snabbstängningsventilen, som normalt står öppen. Efter arbetet glömde man att öppna denna ventil. Man fyllde dagtanken som vanligt, till strax under larmnivå, och startade rundseparering. Eftersom snabbstängningsventilen på sugsidan fortfarande var stängd, uppstod ett undertryck i systemet. Det visade sig att en av ventilerna, en av butterfly-typ, till en annan tank, en förrådstank, läckte. Pumpen kom alltså att suga olja från den tanken, pumpade oljan genom separatorn och vidare till dagtanken, som överfylldes. Överfyllnadslarmet aktiverades, men kom inte att väcka några misstankar eftersom fartygets rörelser i kombination med det faktum att oljan i dagtanken kom från en kall tank till ett uppvärmt område snarare gjorde att man ansåg detta normalt istället för anmärkningsvärt. Det var ju inte heller någon förbrukning från tanken.

Oljan från den överfyllda dagtanken pressades till överfyllnadstanken. Pejlpluggen, som befanns sig lägre än systemets högsta del, utsattes därmed för

ett visst tryck, oljan läckte ut och rann via en scupper på bildäck ut på utsidan. Sammanlagt, förstod man senare, hade 5 000 liter läckt ut. Inga synliga skador på miljön uppstod emellertid.

I utredningen noteras iakttagelsen att anledningen till den läckande ventilen var att gummidet skadats och hindrade ventilen från att stängas. Tester visade att gummit inte var oljebeständigt. Vidare beskrivs i en bilaga till utredningen hur befälhavaren kom att behandlas av polisen, då han fick sitta i häkte i tre dagar.

[Se haverirapport FINNEAGLE](#)



Den skadade ventilen



Den läckande pejlpluggen och scuppern intill

HÖGSTA DOMSTOLEN

ÖVERKLAGADE AVGÖRANDET

Hovrätten för Västra Sveriges dom 2008-07-07 i mål

Hovrättens dom

se Bilaga

DOMSLUT

Högsta domstolen ändrar hovrättens dom endast på så sätt att Högsta domstolen ogillar åtalet mot [REDACTED] och [REDACTED] för brott enligt 8 kap. 2 § 2 fartygssäkerhetslagen (2003:364).

För försvaret av [REDACTED] och [REDACTED] i Högsta domstolen tillerkänns [REDACTED] ersättning av allmänna medel med femtontusen-åttahundrasjuttio (15 870) kr, avseende arbete. Denna kostnad ska stanna på staten. Av beloppet hänför sig hälften till vardera av [REDACTED] och [REDACTED]. I ersättningen ingår mervärdesskatt med 3 174 kr.

YRKANDEN I HÖGSTA DOMSTOLEN

[REDACTED] och [REDACTED] har yrkat att Högsta domstolen ogillar åtalet i dess helhet.

Riksåklagaren har bestritt ändring.

13 3472-08

DOMSKÄL

[REDACTED] och [REDACTED] är majoritetsägare i [REDACTED], som äger segelmotorfartyget [REDACTED]. Fartyget är 19 meter långt, 5 meter brett och har en bruttodräktighet om 30. Det är registrerat i fartygsregistret som fritidsfartyg. Åtalet i målet föranleddes av en resa med fartyget som hade Västindien som slutmål. Resan avbröts på grund av haveri på Nordsjön utanför Skottlands kust. Under resan hade fartyget elva personer ombord och [REDACTED] var befälhavare. Flertalet av dem som följde med på resan gjorde det i egenskap av s.k. paying crew.

Hovrätten har fällt [REDACTED] och [REDACTED] till ansvar enligt 8 kap. 2 § 2 fartygssäkerhetslagen (2003:364) för att de använt segelmotorfartyget [REDACTED] till sjöfart utan att ha erforderligt fribordscertifikat. Vidare har hovrätten fällt [REDACTED] till ansvar enligt 8 kap. 3 § 5 och 6 samma lag för att han framfört fartyget på Nordsjön utan att ha erforderlig behörighet och [REDACTED] till ansvar enligt 8 kap. 3 § 6 samma lag för att hon underlåtit att hindra att fartyget framfördes av en obehörig befälhavare.

Bestämmelser om fribord och fribordscertifikat finns i 3 kap. 4–8 §§ fartygssäkerhetslagen. Av bestämmelserna framgår att ett fartyg ska ha ett fribordscertifikat, om Transportstyrelsen (vid den i målet aktuella tidpunkten Sjöfartsverket) har fastställt fartygets minsta tillåtna fribord. I målet har inte påståtts att minsta tillåtna fribord har fastställts för [REDACTED] och ingenting tyder på att så har skett. Det har inte lagts de tilltalade till last att de underlåtit att se till att fartyget undergått sådan tillsyn som skulle ha behövts för



fastställande av minsta fribord, något som är särskilt straffbelagt enligt 8 kap. 2 § 8 fartygssäkerhetslagen. Redan på grund av det anförda ska åtalet i denna del ogillas.

Med stöd av bemyndiganden i fartygssäkerhetslagen och fartygssäkerhetsförordningen (2003:438) meddelar Transportstyrelsen (tidigare Sjöfartsverket) föreskrifter om fartygs bemanning. Vid den i målet aktuella tidpunkten gällde Sjöfartsverkets föreskrifter om bemanning på vissa handelsfartyg (SJÖFS 2000:18). Av Bilaga 1 till föreskrifterna framgår att ett fartyg med dräktighet 20–70 skulle ha en befälhavare med behörighet klass III vid Europafart. Det är klarlagt att [redacted] inte hade sådan behörighet och att fartyget vid haveritillfället befann sig i Europafart.

Enligt 1 § i bemanningsföreskrifterna gäller dessa – med vissa undantag som inte är aktuella här – på svenska handelsfartyg. I 1 kap. 2 § förordningen (1998:965) om behörigheter för sjöpersonal (jfr 4 kap. 1 § fartygssäkerhetsförordningen) definieras handelsfartyg som fartyg som används för handelssjöfart eller transport av passagerare eller till annat ändamål som hör ihop med handelssjöfarten såsom bogsering, isbrytning, bärgning och dykning. Denna definition kan uppfattas så att varje transport av passagerare skulle göra ett fartyg till handelsfartyg. Detta kan emellertid inte ha varit avsikten; det skulle uppenbarligen föra för långt att tillämpa bemanningsföreskrifterna på varje fartyg som transporterar passagerare. Att tanken har varit en annan bekräftas av att definitionen har utformats annorlunda i andra sammanhang. I Sjöfartsverkets föreskrifter om tillsyn av fartyg och rederiers säkerhetsorganisation (SJÖFS 1999:17) definierades

sålunda handelsfartyg som ett fartyg som nyttjas affärsmässigt, för skolsegling eller för befordran av passagerare samt fartyg som används som uthyrningsfartyg eller charterfartyg, medan fritidsfartyg definierades som ett fartyg som inte har ombordanställda, inte medför mer än tolv passagerare och inte används i affärsmässig verksamhet. I Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd om tillsyn inom sjöfartsområdet (TSFS 2009:2), som har ersatt Sjöfartsverkets nyssnämnda föreskrifter, definieras handelsfartyg som fartyg som används i affärsmässig verksamhet och fritidsfartyg som fartyg som inte är ett handelsfartyg. Det kan också noteras att i förordningen (2007:237) om behörigheter för sjöpersonal, som har ersatt 1998 års förordning i ämnet, transport av passagerare har uteslutits ur definitionen. Det får antas att en förutsättning för att ett fartyg ska vara ett handelsfartyg är att det används i affärsmässig verksamhet och att detta gällde även år 2004 när den i målet aktuella resan företogs.

För att åtalet ska kunna bifallas måste alltså [REDACTED] ha använts i en affärsmässig verksamhet. Fartyget ägs av ett aktiebolag. Av utredningen i målet framgår att bolaget har använt [REDACTED] för charterverksamhet, där fartyget hyrts ut för längre eller kortare resor. Resor med [REDACTED] har bjudits ut till allmänheten genom annonsering. Det framstår som klart att den verksamhet som bolaget har bedrivit med [REDACTED] har varit affärsmässig.

[REDACTED] och [REDACTED] har emellertid gjort gällande att den nu aktuella resan inte var affärsmässig utan genomfördes som en privat resa för fritidsändamål. De har framhållit att deltagarna inte var passagerare utan utgjorde s.k. paying crew, vilket innebär att de visserligen betalade för att



delta i resan men under resan medverkade i fartygets drift och delade på sysslorna ombord. De har anfört att resan inte genomfördes i kommersiellt syfte utan att det för alla som deltog i resan primärt var fråga om att uppleva segling och äventyr.

Av betydelse vid bedömningen om resan var affärsmässig är om de personer som sålunda deltog i resan som paying crew är att anse som passagerare på fartyget.

Viss ledning för denna bedömning kan hämtas från 1 kap. 3 § fartygssäkerhetslagen, där det anges vad som avses med passagerarfartyg. Enligt paragrafens andra stycke räknas som passagerare varje person ombord utom vissa uppräknade personkategorier. Klart är att personer som följer med fartyget i egenskap av paying crew inte befinner sig ombord till följd av ett anställningsavtal. De tillhör därför inte den undantagna kategorin ombordanställda (punkt 2). En annan kategori som undantas (punkt 3) är personer som befinner sig ombord på grund av arbete för fartygets räkning eller i offentlig tjänsteförrättning som gäller fartyget eller den verksamhet som bedrivs med fartyget. Detta undantag exemplifieras i lagens förarbeten med sådant fartygsarbete som utförs av resereparatörer, garantipersonal eller rederiets fartygsinspektörer samt övervaknings- och justeringsarbeten som utförs ombord (se prop. 1987/88:3 s. 56 och prop. 2002/03:109 s. 168 f.). Varken de nu nämnda eller de övriga undantagen i paragrafen stämmer in på paying crew.

Vid bedömningen om de personer som följde med ombord på  –



förutom [redacted] och dennes närmaste medhjälpare ombord – var passagerare eller personer som utförde arbete för fartygets räkning bör även beaktas vad som var avtalat mellan redarna och dessa deltagare i resan. Det står klart att det huvudsakliga syftet med avtalet var själva befordringen även om deltagarna också utförde visst arbete ombord. Arbetsuppgifterna ingick snarast som en del av själva den upplevelse – deltagande i ett seglaräventyr – som de hade betalat för. Att redarna ställde vissa krav på deltagarna ändrar inte den bedömningen.

Deltagarna är alltså att betrakta som passagerare i fartygssäkerhetslagens mening. De hade då anledning att förlita sig på besättningen och dess kompetens. Det är utrett att resan utannonserades till allmänheten och att flera av deltagarna inte var nära vänner eller anhöriga till [redacted] eller [redacted]. Vidare framgår det av utredningen att deltagarna betalade inte bara löpande utgifter under resan utan även en avgift för själva resan. Det finns därmed inte anledning att bedöma denna resa på annat sätt än den verksamhet som i övrigt har bedrivits med [redacted]. Även den nu aktuella resan utgjorde således ett led i den affärsmässiga verksamhet som har bedrivits med fartyget. Att fartyget var registrerat som fritidsfartyg ändrar inte den bedömningen.

Av det anförda följer att Sjöfartsverkets bemanningsföreskrifter (SJÖFS 2000:18) var tillämpliga på resan i oktober 2004 och att [redacted] inte hade erforderlig behörighet som befälhavare. De överträdelser av fartygs-

HÖGSTA DOMSTOLEN

B 34/2008

säkerhetslagen som åklagaren i denna del har lagt [REDACTED] och [REDACTED]
[REDACTED] till last är därmed styrkta.

Det finns inte anledning att sänka de bötesstraff som hovrätten har dömt ut.

I avgörandet har deltagit: justitieråden Johan Munck, Leif Thorsson,
Severin Blomstrand (referent), Torgny Håstad och Lena Moore
Föredragande revisionssekreterare: Kerstin Norman