

Datum  
2015-05-26  
Handläggare  
Erik Sandberg  
Sjö- och luftfartsavdelningen  
Sektionen för statistik och analys

## Transportstyrelsen informerar - sjöfart 2/2015

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 den personal 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 tar vi tacksamt emot på e-post [sjoutredning@transportstyrelsen.se](mailto: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:

***Transportstyrelsen har nyligen ändrat sin hemsida.***

*Ny prenumerationslänk:*

<http://www.transportstyrelsen.se/sv/Om-webbplatsen/prenumerera-pa-information/>

Det finns också möjlighet att nå vissa delar av texten på engelska i respektive SAN-NYTT.

[www.san-nytt.se](http://www.san-nytt.se).

## PROJEKT NATIONELLA FÖRESKRIFTER

Bedriver du någon form av kommersiell verksamhet med ditt fartyg, dvs. använder du ett fartyg i, eller i samband med, någon form av yrkesutövning? Då kanske du omfattas av Transportstyrelsens Projekt Nationella Föreskrifter (PNF).

### VILKA ÄR MÅLEN?

Projektets mål är att ta fram ett modernt och funktionsbaserat regelverk och ett tillhörande tillsynssystem. Regelverket föreslås omfatta alla fartyg som används för kommersiell verksamhet, och tillsynssystemet fartyg från 5 meter och uppåt som används i kommersiell verksamhet och som inte omfattas av internationella certifikat.

Nytt är att gränsen för certifikat föreslås ändras från 20 brutto till 15 meter för handelsfartyg, och för fritidsfartyg från 100 brutto till 24 meter. Nuvarande regelverk för de minsta fartygen är inte sammanhållet varför det är svårt för redare eller ägare att se vad som är tillämpligt på sitt fartyg, och det är inte heller alltid anpassat till fartygstypen.

Ett annat uttalat mål är att du ska kunna visa att du lever upp till regelverket vid exempelvis en kontroll från myndigheten. För att nå detta mål så föreslås ett system införas som baseras i stor utsträckning på egenkontroll.

### NÄR VÄNTAS DE NYA REGLERNA TRÄDA I KRAFT?

Transportstyrelsen siktar på att de funktionsbaserade reglerna och det nya tillsynssystemet ska vara färdigt och kunna träda ikraft den 1 januari 2017. Sedan ska fartygen fasas in i systemet vilket föreslås göras under en femårsperiod.

**HAR DU FRÅGOR?** Om du har funderingar runt projektet och dess innehåll så kan du besöka Transportstyrelsens hemsida [www.transportstyrelsen.se/pnf](http://www.transportstyrelsen.se/pnf). Projektet kommer fortlöpande informera om sitt pågående arbete genom sin webbsida, branschtidningar och andra kanaler inom fartygsbranschen.

## Projektavslut Livflottar – 24 månaders serviceintervall

Transportstyrelsen vill på detta sätt informera om att projektet förlängt serviceintervall till 24 månader för livflottar som har 12 månaders intervall ombord på last- och passagerarfartyg, som är certifierade för fartområde E, avslutas den 28 februari 2015.

Projektet startade 2001-01-01 av Sjöfartsverkets Sjöfartsinspektion. I ett s.k. CI-beslut 24/2000 som senare har ersatts av CI-beslut 7/2001 där det fanns en plan hur serviceintervaller för livflottar skulle kunna utökas från 12 till 24 månader och hur detta skulle gå till för yrkes- och passagerarfartyg i inte vidsträcktare fart än E-område/inomskärsfart inklusive hamnar, floder, kanaler och mindre insjöar.

Motivet till projektet var bl.a. att de flesta av dessa fartyg endast är verksamma under vissa delar av året och i skyddade vatten och att livflottarna alltså inte utsätts för samma påfrestningar som i åretruntfartygen. I Sjöfartsverkets kungörelse med föreskrifter (SJÖFS 1996:6) om livräddningsredskap och anordningar på fartyg som inte omfattas av den internationella konventionen om säkerhet för människoliv till sjöss gavs möjlighet till undantag från 12 månaders serviceintervall om hänsyn togs till resans skyddade beskaffenhet.

Ett försök att avsluta projektet gjordes 2006 då Sjöfartsinspektionen begärde in uppgifter och information bl.a. från servicestationerna.

Tre av åtta tillfrågade servicestationernas svarade Sjöfartsinspektionen vid årsskiftet 2005/2006 och gav sina synpunkter på livflottar som var med i projektet enligt följande:

- Av ca 590 livflottar under 2004 och 2005 var 10 -15 % fuktiga eller blöta. Livflottar som blir blöta år ett är med säkerhet möjliga år två.
- 150 livflottar varav 36 (24 %) var blöta och möjliga
- Fuktigheten gör att det blir rostangrepp på gasflaskor och högtryckslanger mm.
- Blöta livflottar fungerar sämre när de är frusna
- Högre kostnad för service om livflottarna och utrustning i dessa har varit fuktiga eller blöta.
- Dessa livflottar har bara giltiga certifikat i 12 månader från tillverkarna och att Sjöfartsinspektionen är villig att utan deras godkännande ta ansvar för ytterligare ett år är anmärkningsvärt.

Skärgårdsredarna svarade vid samma tillfälle på förfrågan från Sjöfartsinspektionen och de var övervägande positiva till förlängt serviceintervall och har så varit fram till idag. Deras synpunkter och erfarenheter var att projektet har till alla delar haft ett positivt utfall. Från deras medlemmar kom bara positiva rapporter och inte några uppgifter om

skador eller förslitningar. Vanliga synpunkter och kommentarer var följande:

- Varken funktions- eller synliga förändringar har upptäckts på de aktuella livflottarna.
- Att inte packa om livflottarna varje år innebär troligtvis mindre slitage, eftersom all service sliter på dem.
- Rederier har stimulerats till att byta ut äldre livflottor mot nyare som har omfattats av 24 månaders serviceintervall och man anser fortfarande att det ska bli permanent.
- Redarna skulle gärna se det förlängda serviceintervallet även skulle gälla för fartyg i fartområde D.

Efter att svaren kom in 2005/2006 så gjordes inget avslut utan projektet har fortsatt.

Projektet har drivits i Transportstyrelsens regi sedan 2009. I maj 2014 har Sektionen för sjöfartstillsyn Norrköping gått ut med förfrågan ännu en gång till servicestationerna om erfarenheter och synpunkter men inte fått svar. Under 2014 har det inkommit ca 35 stycken ansökningar om 24 månaders serviceintervall från redare.

Transportstyrelsens skäl till att avsluta projektet är av flera orsaker. En av dessa är att det inte är Transportstyrelsens uppgift att bestämma serviceintervaller på livflottor som inte stämmer med vad en tillverkare garanterar. Under senare år har utvecklingen inom branschen kommit så långt att det i några fall har tillverkaren garanterat längre serviceperioder på livflottor än de 24 månader som Transportstyrelsen har godkänt. Det kommer sig av att det under de senaste åren internationellt tagits fram nya procedurer och koncept för packning samt årliga kontroller där serviceintervallet är 30 månader eller längre.

I Transportstyrelsens arbete med nya funktionsbaserade föreskrifter för fartyg och båtar i nationella yrkestrafik så kommer även tillverkarnas garanterade serviceintervaller bli ett alternativ till 12 månaders serviceintervall. Ändringen av befintliga föreskrifter när det gäller serviceintervaller kan vara ikraft i slutet av 2015.

Redan beslutade serviceintervaller på livflottor som beviljats av den tidigare Sjöfartsinspektionen och senare av Transportstyrelsen gäller fram till det år och månad som framgår av dessa beslut.

Ansökningar om förlängt serviceintervall till 24 månader som inkommit före 28 februari 2015 kommer behandlas som om de ingår projektet.

## **Statens haverikommission (SHK) Påbörjade utredningar civil sjöfart 2015**

**BONDEN - Kollision med ASIAN BREEZE i Malmö den 16 mars 2015**

**Händelsedatum:** 2015-03-16

S-37/15

Ordförande: Mikael Karanikas ([mk@havkom.se](mailto:mk@havkom.se))

Utredningsledare: Rikard Sahl ([rs@havkom.se](mailto:rs@havkom.se))

**Grundstötning med sjöräddningsfartyget OLOF WALLENIIUS II utanför Öregrund  
den 4 april 2015**

**Händelsedatum:** 2015-04-04

S-47/15

Ordförande: Jonas Bäckstrand ([jb@havkom.se](mailto:jb@havkom.se))

Utredningsledare: Jörgen Zachau ([jz@havkom.se](mailto:jz@havkom.se))

Pågående utredningar finns att tillgå på SHK:s hemsida:

<http://www.havkom.se/utredningarlist.asp?category=SEA>

## **Publicerade slutrapporter civil sjöfart 2015**

**Händelsedatum:** 2014-12-29

SARA – brand ombord – Resö hamn, Bohuslän, den 29 december 2014

**Ort:** Resö hamn

[RS2015 01 SARA.pdf](#)

**Händelsedatum:** 2014-04-19

VIKING GRACE/SUNNI – kollision i Furusundsleden den 19 april 2014

**Ort:** Furusundsleden

[RS2015 02 Viking Grace Sunni.pdf](#)

**Händelsedatum:** 2013-06-20

NITTIETTAN – förlisning av pråm vid Lagnöström den 20 juni 2013

**Ort:** Lagnöström

[RS2015 03 NITTIETTAN.pdf](#)

**Händelsedatum:** 2014-03-11, STATUSRAPPORT

FINNTRADER - Tillbud till sjöss utanför Travemünde den 11 mars 2014

**Ort:** Utanför Travemünde

[SRS2015 01 FINNTRADER.pdf](#)

**Händelsedatum:** 2014-07-08, Dansk utredning

Final report - STENA NAUTICA - Allision on 8 July 2014

**Ort:**

[Stena Nautica.pdf](#)

Publicerade utredningsrapporter finns att tillgå på SHK:s hemsida:

<http://www.havkom.se/Sok/>

## ForeSea

VAD ÄR SYFTET MED FORESEA?

ForeSea har skapats för att **förbättra sjösäkerheten**.

Genom att analysera information i ForeSeas erfarenhetsbank kan sjöfartsnäringen:

- fatta beslut om åtgärder och förbättringar grundade på fakta.
- sprida information om farliga förhållanden i form av "Safety Alerts".
- sammanställa vunna erfarenheter i form av "Lessons Learned".

ForeSea har som ambition att fånga upp förhållanden som normalt inte rapporteras till tillsynsmyndigheterna. För att möjliggöra detta administreras ForeSea av en tredjepart och rapportören skyddas av anonymitet.

ForeSea ska även underlätta för anslutna rederier att uppfylla krav på intern rapportering enligt ISM-Code.

Se vidare [www.foresea.org](http://www.foresea.org)

Erfarenhetsbasen innehöll den 26:e mars 3 163 st. rapporter.