

Datum  
2013-05-08  
Handläggare  
Jörgen Zachau  
Sjö- och luftfartsavdelningen  
Sektionen för statistik och analys

## Transportstyrelsen informerar - sjöfart 2/2013

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 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 sektionen för statistik och analys på Transportstyrelsens sjö- och luftfartsavdelning. Synpunkter, åsikter och förslag emottages tacksamt 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:

- [www.transportstyrelsen.se](http://www.transportstyrelsen.se)
- [om webbplatsen](#) (längst ner i det blå 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](mailto:sjoutredning@transportstyrelsen.se) så fortsätter utskicken som vanligt. Frågor besvaras gärna.

Det finns också möjlighet att nå texten på engelska på SAN-NYTT:s hemsida [www.san-nytt.se](http://www.san-nytt.se).

### **Slarv med utkik ledde till böter**

Sjörättsdomstolen har avgjort ett ärende, där ett sjömättningsfartyg och ett fiskefartyg varit inblandade i en närsituation. Förutsättningarna var följande. Ombord på sjömätaren höll man vid tillfället på att sjömäta. Fartyget hade därmed begränsad manöverförmåga och förde därför dagarsignaler som visade detta. Ombord på fiskebåten rensade man fångsten samtidigt som man höll koll på omgivningarna och navigationen genom att med upp till 15 minuters intervall gå upp på bryggan. Fiskebåtens fart var ca 8 knop och sikten god.

Från sjömätaren anropade man fiskebåten via VHF, då man ansåg att en närsituation höll på att uppstå, men fick inget svar. Man avgav då en ljudsignal, varvid fiskeskepparen sprang upp till bryggan. Denne kunde då konstatera att sjömätaren girat, och att det inte längre fanns risk för kollision.

Domstolen kunde konstatera att fiskebåten varit väjningsskyldig (regel 18c) och att man inte hållit utkik enligt kraven. Därför dömdes skepparen till böter för vårdslöshet i sjötrafik.

SLma Gbg målnr B 7206-12

### **Små misstag med stora konsekvenser**

Ibland kan till synes små misstag få väldigt stora konsekvenser. Här nedan ges tre exempel på händelser, där en till synes bagatellartad miss lett till olyckshändelser eller fått konsekvenser som haft betydelse för driften. Gemensamt för de tre händelserna är att man glömt att återställa brytare eller ventiler efter arbeten i systemet.

### **Snabbavstängning som inte återställts ledde till maskinstopp**

Hjälpmaskinen på ett mindre passagerarfartyg dog strax före avgång. Den andra startades, och man gjorde en liten provtur utan last eller passagerare. Under provturen stoppade de två aktra huvudmaskinerna och strax därefter även den andra hjälpmaskinen. Man vände för att förtöja igen, men strax innan man var framme stoppade även de förliga huvudmaskinerna.

Orsaken var att man vid en säkerhetskontroll missat att återställa snabbavstängningsventilerna. Maskinerna kunde gå en stund på bränslet som var kvar i ledningarna, men stoppade sedan.

SFu dnr 06.05.02 TSS 2012-2557

#### Ventil i fel läge ledde till oljeutsläpp

När fartyget hade förtöjt upptäcktes en större brun fläck på isen mellan fartyget och kajen. Fartyget förhalades till en annan kajplats och en fartygsingenjör meddelade då att man upptäckt att en dagtank med Marine Diesel Oil (MDO) av misstag överfyllts till bildäck och därifrån till sjön. Maskinpersonalen började genast sanera oljan på bildäck.

Vid avgång kunde man i propellervattnet observera oljeskiftningar som tydde på att ett oljeutsläpp av MDO hade skett. Det visade sig sedan att olja hade observerats på vattnet under fartygets föregående resa och att utsläppet var på cirka 5 000 liter.

Utredning har visat att oljeutsläppet bl.a. berodde på att besättningen glömt att öppna en snabbavstängningsventil till en dagtank. Detta orsakade ett undertryck vid separeringen vilket i sin tur gjorde att olja sögs från en förrådstank genom en skadad sugventil.

SFu dnr 06.05.06 TSS 2009-3334

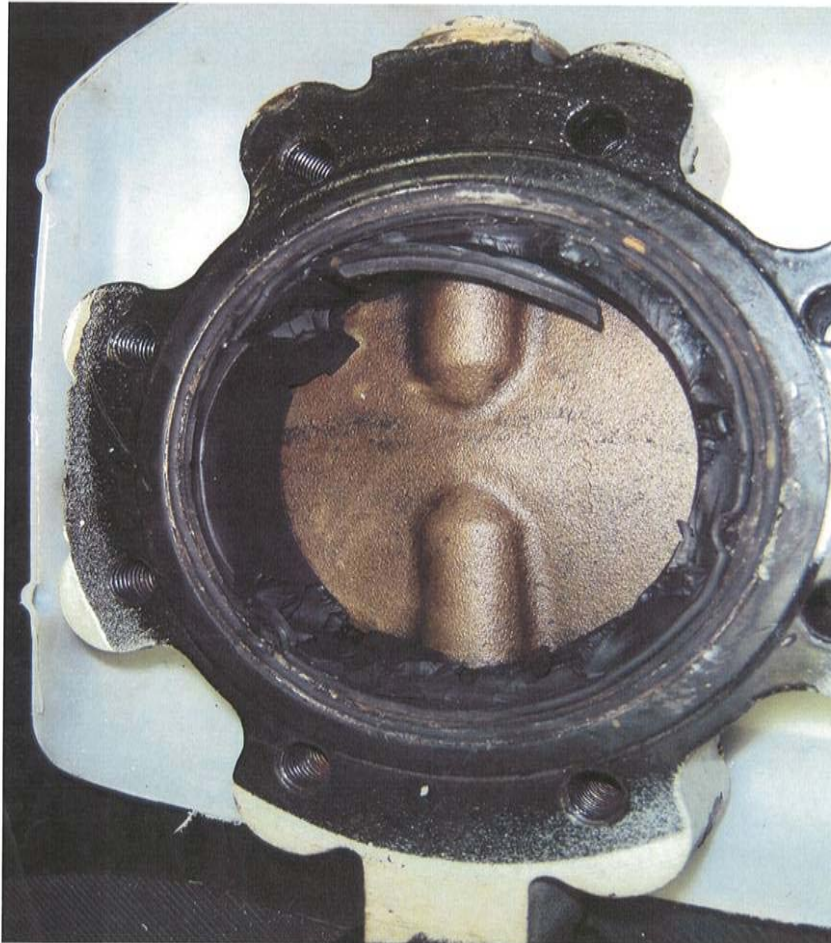


Bild 1: Den skadade sugventilen

### Glömd brytare efter service en av orsakerna till totalförlust

Färjan lämnade hamn på kvällen efter att ha lastat full last med trailrar och lastbilar. Efter någon timme upptäckte vakten rökutveckling på väderdäck, inne i det täckta utrymmet längst föröver (som ibland kallas garage). Samtidigt gick brandlarmet. Trots snabb respons från besättningen beslutade man redan efter en kvart att överge fartyget, då branden utvecklades mycket fort. Fartyget brann i flera veckor, innan man slutligen kunde släcka. Skadorna var mycket omfattande.

En orsak till den snabba brandutvecklingen var att en branddörr mellan bildäcket och inredningen stod öppen och surrad i det läget. Dessutom fick man inte igång drencherpumpen (kraftig vattensprinkler) på bildäck,

samtidigt som ett rör till inredningssprinklern gick av. Medan fartygsingenjören arbetade med att koppla förbi rörbrottet, hann branden ta fart. Innan man fick igång drencherpumpen blev det för sent.

Det visade sig att anledningen till att drencherpumpen inte gick igång var att en strömställare stod i fel läge efter ett tidigare servicearbete.

BSU 445/10



Bild 2: Strömställare till drencherpump som stod i fel läge

### **Rostskadad livbåtsvajer orsak till fem omkomna**

Under en större livbåtsövning på ett stort passagerarfartyg sjösatte man tre livbåtar. När man hivade en av dem gick vajern till det förliga fallet av och livbåten kom att hänga i den aktra kroken tills den kom till ca 45° vinkel då krokarrangemanget i livbåten brast. Denna föll ned till vattnet – ett fall på ca 20 meter – och hamnade upp-och-ner. I livbåten fanns vid tillfället 8 man.

En kastades ur när den slog i vattnet, och två lyckades efter fallet ta sig ur av egen kraft.

Övriga fem förklarades senare omkomna.

Det visade sig att vajern, som bytts ut två och ett halvt år tidigare, gått av vid den del som löper runt det övre skivblocket. Det fanns betydande rostskador i vajerns inre trådar. Vidare utredning pågår.

Det är oerhört viktigt att man korrekt och noggrant underhåller livbåtar och tillhörande anordningar. Det är också viktigt att man tränar med utrustningen så realistiskt som möjligt, men utan att utsätta besättningen för onödiga risker. Det är inte nödvändigt att ha någon i båten då den firas eller hissas upp. (Om man ändå väljer att ha någon i båten, rekommenderas det att man firar och hissar upp båten utan någon person i, innan man påbörjar själva övningen. Man bör då dessutom vidta särskilda säkerhetsåtgärder, t.ex. använda fallskyddsutrustning till besättningen och, om båten är täckt, låta dem vistas på utsidan.)

Närmare rekommendationer (som f.ö. är införlivade i den svenska föreskriften TSFS 2009:93) finns i dokumentet MSC.1/Circ.1206.Rev.1, som är utfärdat av IMO. Det finns på följande länk: [http://www.imo.org/blast/blastDataHelper.asp?data\\_id=25943&filename=1206-Rev-1.pdf](http://www.imo.org/blast/blastDataHelper.asp?data_id=25943&filename=1206-Rev-1.pdf) . Dessutom har IMO i dokumentet MSC.1/Circ.1326 klargjort att det inte är nödvändigt att ha besättning i livbåten då den firas eller hissas upp (se länk [http://www.imo.org/blast/blastDataHelper.asp?data\\_id=25969&filename=1326.pdf](http://www.imo.org/blast/blastDataHelper.asp?data_id=25969&filename=1326.pdf) ).

Safety Alert SLma 2013-03-06



Bild 3: Bilden visar den avslitna vajern.