

Datum
2013-08-14
Handläggare
Erik Sandberg
Sjö- och luftfartsavdelningen
Sektionen för statistik och analys

Transportstyrelsen informerar - sjöfart 3/2013

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 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 nere 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.

Lurigt med färdplanering och översikt i elektroniska sjökortssystem

Ett tidigare känt problemområde är fortfarande aktuellt att påminna om. Förvisso bör de som utbildats i ECDIS¹ känna till problemet med att alla detaljer inte visas i olika skalor i elektroniska sjökort. Varierande elektroniska sjökortssystem används i olika omfattning, men det är i stort sett bara då ECDIS-standarden uppfylls med krav på utbildning och rättade sjökort (ENC) som ”papperslös” navigation får genomföras.

Problemet med missad information blir särskilt stort då man inte har en rutt planerad i det elektroniska sjökortssystemet. Den säkerhetsbarriär i ECDIS-systemen som kontrollerar om rutten går över ett grund uteblir. Den andra säkerhetsbarriären, att monitorera korrekt skala för att se de detaljer som krävs för säker navigering, kan också utebli om man skalar ut för att få översikt. Att vissa larmfunktioner medvetet stängts av efter vakthavande officers riskbedömning kan dock vara motiverat för att man inte skall ”drunkna i larm” vid navigation i skärgården. Nedanstående två händelser utgör exempel på felaktig användning av systemen och bristfällig ruttplanering.

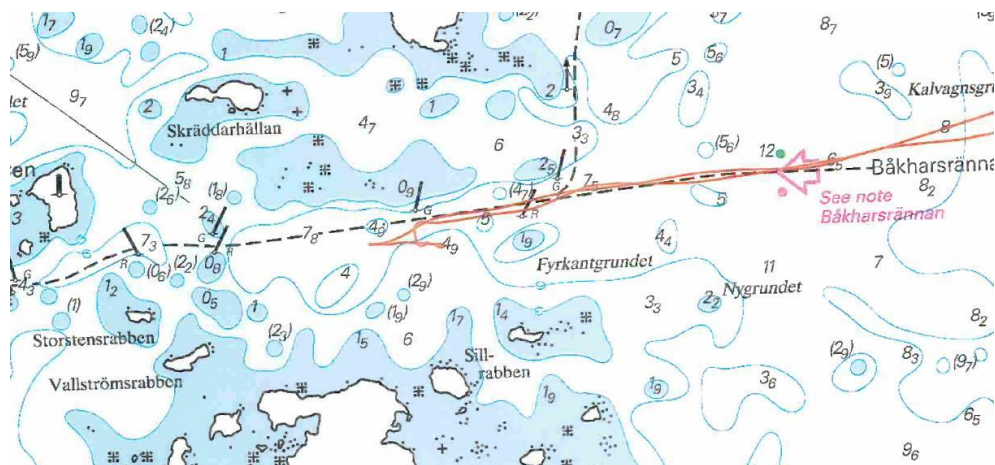


Bild 1. Spår omsatt på ”papperskort”. Fartyget lyckades vända.

¹ ECDIS, Electronic Chart Display and Information System. Standardiserat system med krav på utbildning, förtrogenhet och krav på sjökort. Se allmän information i TSFS 2011:2 med ändringar i TSFS 2012:71.

Ett fartyg med aktuellt djupgående om 4,9 m använde vid tillbudet ett undermåligt elektroniskt sjökort. Man hade tidigare gått leden med mindre fartyg. Hade man tittat i ett papperssjökort eller använt ruttplaneringsverktyget i ECDIS med officiella elektroniska sjökort (ENC) hade vägvalet sannolikt blivit ett annat. Se bild 1.

SLMA TSS 2012-419

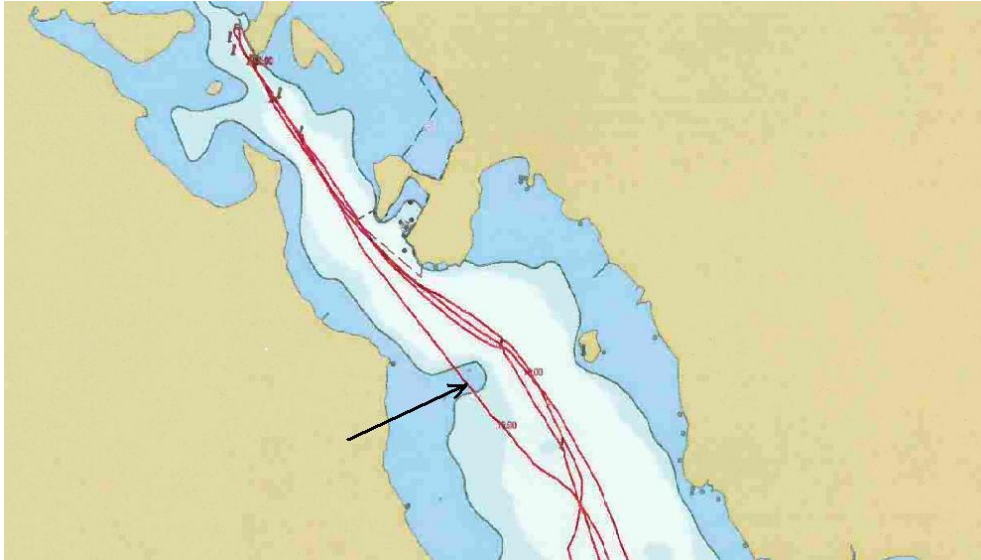


Bild 2. Spår i ENC från fartygets rörelser.

Det andra exemplet är från en situation då man anger att man legat kvar i den ”ut-zoomade” sjökortsbilden för att få översikt, varvid den detaljerade informationen om tremeterskurvan uteblivit eller inte uppfattats (pilspetsens position). Hade man varit observant i någon bemärkelse hade grundstötningen undvikits. Se bild 2.

Slarv med elektrisk utrustning ledde till elchock och sjukhusbesök

Vid omkoppling till landström hade en automatsäkring löst ut. Vid återställningen av denna fick styrmannen en kraftig elstöt genom kroppen. Styrmannen hade kommit åt en eller flera oskyddade och strömförande delar under automatsäkringen.

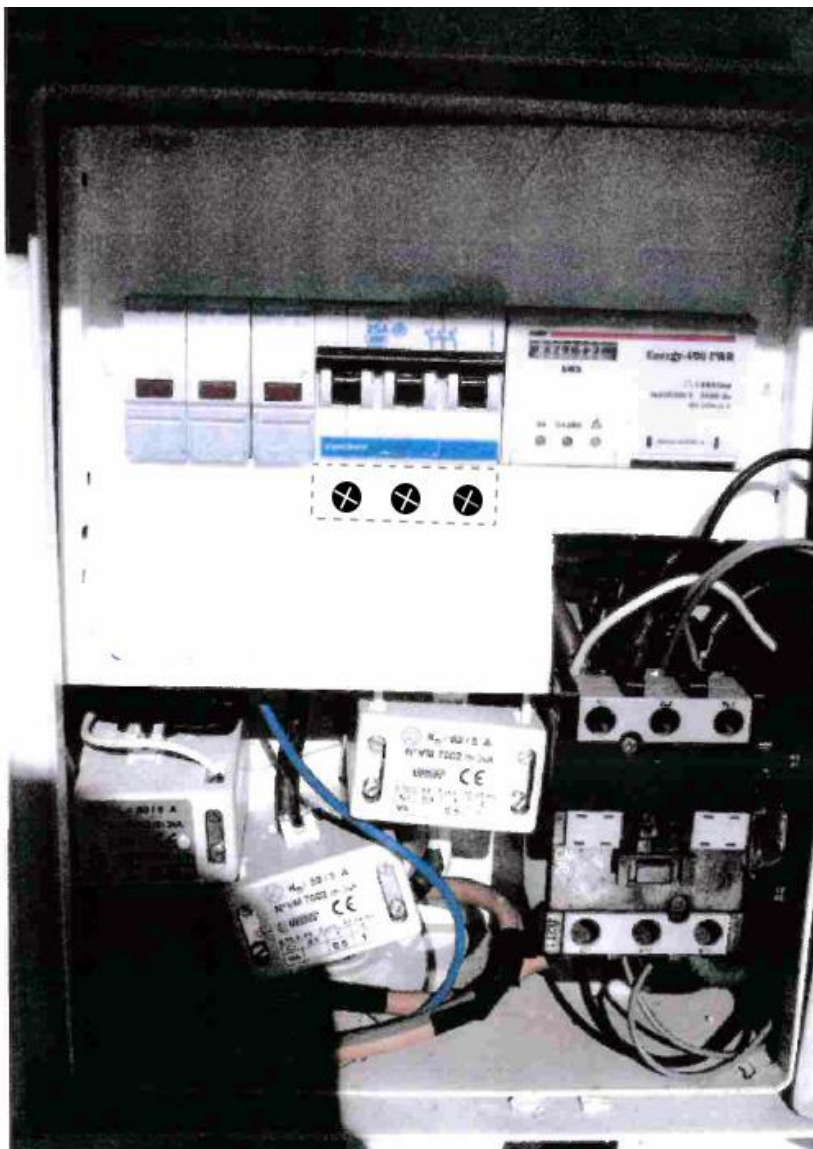


Bild 3: Elskåpet där olyckan skedde. En plastskiva, som monterats efter olyckan, skymmer de oisolerade strömförande skruvarna som styrmannen kom i kontakt med. Bildens handskrivna text och symboler är redigerade och de tre strömförande skruvarnas placering framgår inom den streckade ramen.

SLMA TSS 2013-2318

Piratbatterier till GMDSS-utrustning upptäckta på den europeiska marknaden

Transportstyrelsen vill därför upplysa fartyg och redare att utbytesbatterier som inte garanteras av tillverkare eller de/det organ som godkänt produkten kan påverka produktens typgodkännande. Man bör i allmänhet vara observant på att s.k. piratkopior eller tredjepartsprodukter kan vara otillbörligt märkta och inte uppfylla Rådets direktiv 96/98/EG av den 20 december 1996 om marin utrustning (MED 96/98/EC s.k. ”Rattmärkning”). Vid osäkerhet kontakta tillverkaren eller kontrollera att uppgivet godkännande verkligen existerar mot det organ som anges.

Källor:

Lloyd’s Register Classification News No. 14/2013, June 26, 2013

Länk:

<https://www.cdlive.lr.org/information/Documents/classnews/2013/CN1413.pdf>

Bureau Veritas tillkännager också the Netherlands Shipping Inspectorate (NSI) Safety Notice på nedan länk, May 23, 2013:

http://www1.veristar.com/veristar/dps_info.nsf/74ae59ae5cff948cc1256d39003dcdef/60c4376649188b49c1257b740034d4bd?OpenDocument

USA stänger ned passning och vakthållning på GMDSS-funktionerna i MF/HF

Nedläggningen skedde den första augusti i år. Transportstyrelsen anser det angeläget att informera om att ett nödanrop via MF/HF DSC och tal sannolikt inte kommer att tas emot av USCG. Se vidare nedan.

Källa:

USCG Maritime Safety Information Bulletin 022/13 (July 15, 2013) och nedläggning av GMDSS-frekvenser 2182 och 2187,5 kHz i USA

<http://www.regulations.gov/#!documentDetail;D=USCG-2013-0521-0001>