

Datum
2016-05-10
Handläggare
Patrik Jönsson
Sjö- och luftfartsavdelningen
Enheten för marknad, miljö och analys
Sektionen för statistik och analys

Transportstyrelsen informerar - sjöfart 2/2016

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.

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:

<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.

Risker vid navigering i skärgård med nedsatt sikt

Transportstyrelsen vill presentera tre fall av felnavigering i skärgårdstrafik som belyser vikten av att:

- ha god kunskap om den navigationsutrustning som finns ombord
- navigationsutrustningen hålls i gott skick och fungerar som den ska
- planera sin resa noggrant även om besättningen är väl känd med farvattnet och omgivningen

I det första fallet kom en mindre färja ur kurs och grundstötte i samband med is, mörker och tät dimma där sikten uppskattades till 50 m.

På grund av isförhållanden hade två prickar försvunnit helt, en flyttat sig och en blivit av med sitt ljus. På fartyget kunde inte magnetkompassen avläsas från manöverplatsen och det elektroniska sjökortet visade endast kurs över grund.

På väg ut i farleden när fartyget skulle passera den sista pricken girade befälhavaren åt babord för att gå klart, därefter upplevde han att han hävde giren och fortsatte på den nya kursen och enligt den information han fick från radarn gick kursen över grund åt rätt håll och headingen stämde väl. En liten stund senare börjar de båda kurserna skilja sig åt, befälhavaren tittar då på GPS:n och denna visar en kurs som skiljer sig ca 35 grader från den förväntade. Befälhavaren drar då ner på farten och ser samtidigt att fartyget fortsatt gira babord ungefär 10-15 grader. Befälhavaren lägger då full back för att få stopp på fartyget, i samma stund börjar trädkronor och en fyr skymta för om fartyget och fartyget grundstöter.

Besättningen blev, på grund av den dåliga sikten och de av isen saknade och flyttade prickarna desorienterade vad gäller känslan för fartygets förflyttning och position. En bidragande orsak till det var att magnetkompassen var svåravläst från manöverplatsen, vilket innebar att kursändringen upptäcktes för sent och fartyget grundstötte.

En annan mindre färja gick också ut i tät dimma och när färjan närmade sig ankomsthamnen letade besättningen efter dimljuset på kajen. Befälhavaren noterade efter en stund att fartyget kommit ur kurs och korrigerade för kursavvikelsen men för kraftigt då det inte gick att orientera sig visuellt på grund av dimman. Detta ledde till att fartyget passerade förbi färjeläget och in i en vik. Befälhavaren kände en stark oro för att ha kommit fel och stoppade upp fartyget och började backa. Besättningen upptäckte då dimljusen akter och babord om fartyget och kunde med hjälp av ljuset orientera sig och navigera till kaj. Det är lätt att underskatta hur nedsatt sikt påverkar lokalsinnet och förmågan att orientera sig även om man väl känner till området man seglar i. Även detta exempel visar på vikten av att ha god kännedom om hur utrustningen fungerar och en väl inarbetad arbetsmetodik vid nedsatt sikt, hårt väder eller andra oväntade situationer. Detta ska finnas väl beskrivet i säkerhetsorganisationen ombord och vara väl känt för alla

som arbetar på fartyget oavsett om det gäller en erfaren ordinarie besättningsman eller en vikarie. Rederiet har i det här fallet och i samband med ett par liknande händelser identifierat behovet av och satsat på utbildning för sin personal i form av återkommande simulatorkörningar där det är möjligt att öva på instrumentnavigering, tekniska haverier, hårt väder och andra oväntade situationer.

Den tredje navigationshändelsen inträffade ombord på ett mindre handelsfartyg som gick i trånga farvatten en solig vårdag.

Fartyget stävade i sydostlig riktning i skärgården och var på väg ut ur ett sund och ombord fanns ett kombinerat elektroniskt sjökort och radardisplay som användes för navigation.

Komplett färdplan saknades dock och när befälhavaren fick solen i ögonen kunde varken han eller utkiken identifiera de prickar och grundet som fanns rakt föröver, då befälhavaren kände till området slog han efter en stund av på farten och ändrade kurs när prickarna inte kunde upptäckas, men det var försent och fartyget grundstötte. Ytterligare en orsak till att prickarna inte upptäcktes var att sikten genom styrhyttens plastfönster var dålig på grund av skicket på rutorna.

Alla dessa tre olyckor hade kunnat undvikas om den navigationsutrustning som fanns tillgänglig utnyttjats till fullo. Det gäller också att se till att den utrustning som finns är rätt placerad och i gott skick och att besättningen har den utbildning och träning som krävs för att kunna använda utrustningen på bästa sätt. En ordentlig färdplan hade troligtvis hjälpt befälhavaren i det sista fallet och tid bör alltid avsättas innan avgång för planering av resa och att fundera på riskerna i de vatten fartyget framförs i. Detta är en organisations- och säkerhetskulturförändring som blir allt viktigare att ta hänsyn till då de elektroniska navigationshjälpmedlen blir vanligare och mer avancerade även på mindre fartyg där behörighetskrav och utbildningsnivåer ibland inte är lika omfattande som på det större tonnage.

Koppling av landström

Då ett fartyg kopplade landström blev det kortslutning och en ljusbåge slog ut som förstörde både handske och plugg och dessutom slog upp dörren till båset där anslutningen fanns. Eftersom rederiet varit med om en liknande händelse tidigare har man krav på att kopplingsstationen ska vara väl skyddad och att brytaren för på- och avkoppling av strömmen ska vara väl skild från själva kopplingen. I just detta fall visade det sig vara en god investering då överslaget var mycket kraftfullt och det troligtvis slutat mycket värre om personen som slog till strömmen funnits i närheten av kopplingen. Rederiet har efter händelsen beslutat att ytterligare stärka säkerheten genom att informera övriga fartyg om händelsen och alltid låta kompetent personal undersöka både plugg och handske innan koppling och se till att starkströmsutrustning alltid förvaras på ett bra sätt när den inte används så att inte salt, fukt och smuts kan påverka funktionen. Det har också tagits beslut om att inte koppla landström om inte kopplingsstationen håller tillräckligt hög standard.

Ett annat fartyg som legat kopplad med landström råkade efter avgång ut för blackout i trångt farvatten. Detta ledde till att fartyget tvingades nödankra för att undvika grundstötning. När man felsökte hittades kretskort som bränts sönder och detta kopplades till ett åskväder med följande blixtnedslag som skett i området där fartyget låg till kaj. Detta är en intressant slutsats med tanke att det blir vanligare med koppling av landström även i samband med normala hamnanlöp för lastning och lossning där man normalt sett tillverkat strömmen ombord. Om något liknande hänt/händer på ert fartyg är det värdefullt för Transportstyrelsen att få kännedom om händelsen och konsekvensen av det inträffade, rapportera då in händelsen via Transportstyrelsens formulär för rapport om sjöolycka som finns på vår hemsida.

<http://www.transportstyrelsen.se/sv/Sjofart/Olyckor-och-tillbud/>

Läs gärna Transportstyrelsens broschyr ”Riktlinjer och rekommendationer för anslutningar av fartyg och fritidsbåtar till landbaserat elnät” som ni hittar på vår hemsida.

<http://www.transportstyrelsen.se/sv/Publikationer/Sjofartspublikationer/>

Statens haverikommission (SHK)

Påbörjade utredningar civil sjöfart 2015/2016

KERTU – Grundstötning utanför Landsort

Händelsedatum: 2014-10-29

S-178/14

Ordförande: Jonas Bäckstrand

Utredningsledare: Rikard Sahl

OSLO WAVE- Kollaps av lastkran

Händelsedatum: 2015-06-09

S-86/15

Ordförande: Mikael Karanikas

Utredningsledare: Jörgen Zachau

Kollision mellan STENA JUTLANDICA och TERNVIND

Händelsedatum: 2015-07-19

S-127/15

Ordförande: Helene Arango Magnusson

Utredningsledare: Jörgen Zachau

Brand ombord på fiskefartyget GULLBRIS utanför Lysekil

Händelsedatum: 2015-08-20

S-147/15

Ordförande: Mikael Karanikas
Utredningsledare: Jörgen Zachau

VICTORIA – Grundstötning vid Fladen

Händelsedatum: 2015-09-19

S-172/15

Ordförande: Mikael Karanikas
Utredningsledare: Rikard Sahl

Brand ombord på bogserfartyget ZEUS

Händelsedatum: 2015-09-23

S-174/15

Ordförande: Helene Arango Magnusson
Utredningsledare: Jörgen Zachau

Mycket allvarlig olycka med bogserbåten ÖRING

Händelsedatum: 2015-11-02

S-195/15

Ordförande: Jonas Bäckstrand
Utredningsledare: Rikard Sahl

FINNPARTNER – Arbetsplatsolycka i samband med lossning i Malmö hamn

Händelsedatum: 2015-11-24

S-210/15

Ordförande: Mikael Karanikas
Utredningsledare: Rikard Sahl

Nordic Stani – Man över bord i Ålands hav

Händelsedatum: 2016-04-18

S-56/16

Ordförande: Helen Arango Magnusson
Utredningsledare: Jörgen Zachau

Pågående utredningar finns att tillgå på SHK:s hemsida:
<http://www.havkom.se/utredningarlist.asp?category=SEA>

Publicerade slutrapporter civil sjöfart 2016**Grundstötning med sjöräddningsfartyget OLOF WALLENIIUS II utanför Öregrund den 4 april 2015**

Händelsedatum: 2015-04-04

S-47/15

Ordförande: Jonas Bäckstrand
Utredningsledare: Jörgen Zachau

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

Händelsedatum: 2015-03-16

S-37/15

Ordförande: Helene Arango Magnusson

Utredningsledare: Rikard Sahl

Publicerade utredningsrapporter finns att tillgå på SHK:s hemsida:

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

Rapportering av tillbud och olyckor till sjöss.

Rapportering av tillbud och olyckor till sjöss är reglerad både via Sjölagen (1994:1009), lagen (1990:712) och förordningen (1990:717) om undersökning av olyckor och Sjöfartsverkets föreskrifter om rapportering av sjöolyckor och anmälan om sjöförklaring (SJÖFS 1991:5).

Transportstyrelsen har påbörjat arbetet med en ny föreskrift om rapportering av tillbud och olyckor som kommer att ersätta Sjöfartsverkets föreskrift. Nuvarande föreskrift är gammal och inte riktigt anpassad till det EU-direktiv (2009/18/EU) som reglerar olycksutredningar. Det nya förslaget till föreskrift har under våren varit ute på externremiss och arbetet pågår nu med att bearbeta och ta hänsyn till de förslag på förbättringar av remissen som inkommit.

Transportstyrelsen vill tacka för alla de konstruktiva och engagerade svar vi fått in på remissen och vi hoppas kunna presentera en färdig föreskrift innan hösten.

Att rapporteringen av tillbud och mindre allvarliga olyckor ökar är väsentligt för att för att kunna förbättra det riskbaserade och proaktiva arbetssätt Transportstyrelsen vill uppnå, det vill säga att rätt insatser görs vid rätt tillfälle. Detta gäller både tillsyn och regelskrivning.

För att kunna utföra tillsyn där den verkligen gör nytta och utforma regler som är relevanta och effektiva måste myndigheten såväl som branschen ha tillgång till alla händelser som avviker från det normala. Detta inkluderar tillbud gällande personskador och tekniska haverier.

Transportstyrelsen har sen 1985 fått in ungefär 8000 olyckor i sin databas SOS (SjöOlycksSystemet), endast en bråkdel av dessa rapporter är tillbud. Om ni har några frågor eller funderingar runt rapportering är ni välkomna att kontakta oss på: sjoutredning@transportstyrelsen.se eller ringa via vår växel 0771 503503 och fråga efter Sektionen för Statistik och Analys sjöfart.