

Datum  
2014-05-19  
Handläggare  
Erik Sandberg  
Sjö- och luftfartsavdelningen  
Sektionen för statistik och analys

## Transportstyrelsen informerar - sjöfart 2/2014

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 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 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.

Den som av någon anledning vill ha informationen som mejl direkt kan meddela detta till [sjoutredning@transportstyrelsen.se](mailto:sjoutredning@transportstyrelsen.se). 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).

## **LED-belysning störde ut VHF på både tal och DSC**

Transportstyrelsen har vid tillsyn åter konstaterat att radiokommunikationen kan påverkas allvarligt av annan utrustning som monteras ombord. Denna gång var störningen från en LED-lampa som monterats som däcksbelysning så pass omfattande att man inte fick samband med kustradiostationen även om man var väl inom radioräckvidderna. Störningen lokaliserades med hjälp av avancerad mätutrustning, där det framkom att man bytt ut en glödlampa mot en LED-lampa i däcksbelysningen. Denna gav en omfattande bredbandig störning, som påverkade hela VHF-bandet och den uppfyllde sannolikt inte gällande EMC-krav.

En störningskälla kan påverka möjligheten till radiokommunikation på lite olika sätt. Det kan i bästa fall knastras lite, men även minska känsligheten allvarligt utan att något onormalt hörs i utrustningen. Det bör även noteras att en störning ombord kan försvåra radiokommunikation med land (t.ex. VTS, JRCC eller kustradio) eftersom mottagen signal från landbaserade installationer blir svagare ju längre ut till sjöss fartyget är.

Både Transportstyrelsen och Elsäkerhetsverket har tidigare konstaterat att vissa LED-ljuskällor kan störa annan utrustning och en stor del har också belagts med försäljningsförbud. Anledningen till förbuden har varit att lamporna inte uppfyllde gällande krav för elektromagnetisk kompatibilitet (EMC). LED-tekniken får fortfarande anses som relativt ny och många nya tillverkare på marknaden känner sannolikt helt enkelt inte till EMC-direktivet (EMCD 2004/108/EG). Trots marknadskontroll finns risken att produkter som inte är godkända kommer ut på marknaden.

Transportstyrelsen rekommenderar därför att man har en rutin för att fånga upp och åtgärda onormala störningskällor ombord. Ett sätt är att kontrollera om det finns CE-märkning på lamporna. Det är Elsäkerhetsverkets föreskrifter om elektromagnetisk kompatibilitet (ELSÄK-FS 2007:1) som ska följas. Föreskrifterna baseras på EMC-direktivet. Störande utrustning kan rapporteras till Elsäkerhetsverket.

<http://www.elsakerhetsverket.se/sv/Press/Nyheter/Forbjudna-LED-lampor/>

<http://www.elsakerhetsverket.se/sv/EMC/Radiostorningar/>

### **TSFS 2011:2, kap 4**

#### **Elektromagnetisk kompatibilitet**

**12 §** På fartyg byggda den 1 juli 2002 eller senare ska all elektrisk och elektronisk utrustning på bryggan och i dess närhet vara testad för elektromagnetisk kompatibilitet.

På svenska fartyg byggda den 1 juli 2002 eller senare ska elektriska och elektroniska apparater som inte omfattas av 1 kap. 5 § uppfylla kraven i 4 och 5 §§ förordningen (1993:1067) om elektromagnetisk kompatibilitet och Elsäkerhetsverkets föreskrifter (ELSÄK-FS 2007:1) om elektromagnetisk kompatibilitet. Elektrisk och elektronisk utrustning ska vara installerad så att elektromagnetisk störning inte påverkar utrustningens och navigationssystemens funktion.

Transportstyrelsen tar även emot avvikelser, tillbud och störningar som påverkar eller kan påverka ett fartygs drift och säkerhet i dessa sammanhang. E-post: [sjoutredning@transportstyrelsen.se](mailto:sjoutredning@transportstyrelsen.se)

## **Utredning visar på behov att omvärdera "Snap Back Zones"**

Statens haverikommission (SHK) har i sin slutrapport RS 2014:03, rörande en dödsolycka ombord på Morraborg 2011, visat på flera brister rörande säker förtöjning.

### **Snap-back-områden**

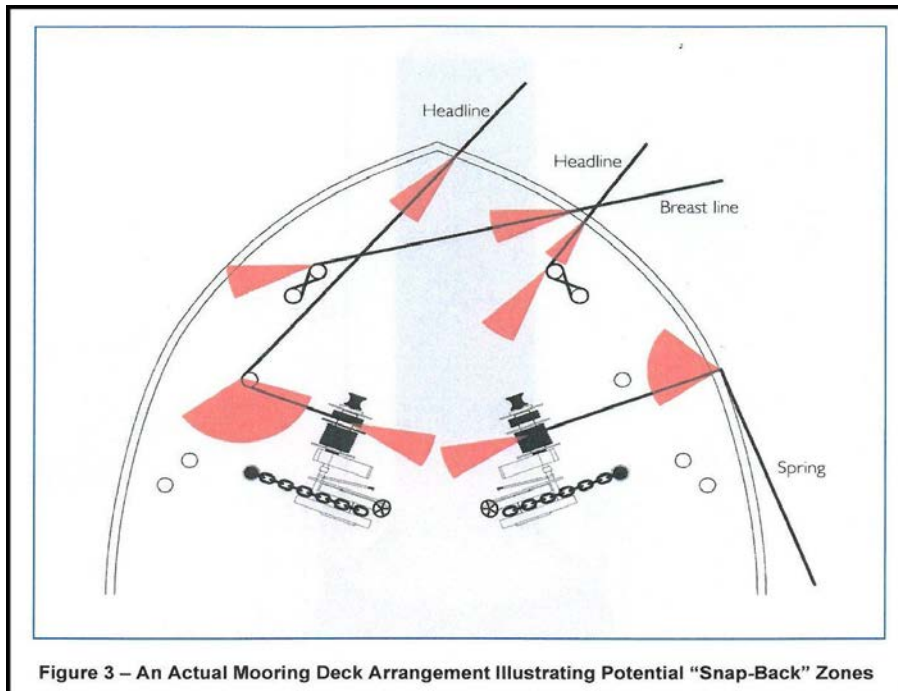
SHK konstaterar att det finns flera publikationer för sjömän som innehåller vilseledande information om omfattningen av potentiella snap-back-områden. Bland dem finns en publikation som fanns tillgänglig ombord på *Morraborg*. I den finns en bild som också förekommer i en riktlinje utgiven av UK Maritime and Coastguard Agency, MCA. På bild 10 har snap-back-områdena ritats på ett vilseledande sätt, särskilt när det gäller utsträckningen av området i längdled.

Transportstyrelsen konstaterar att det i sig är en risk med vilseledande information om de farliga områdena. Man bör dessutom omvärdera riskerna vid ombyggnationer och byte av förtöjningsgoods med hänsyn till dess egenskaper.

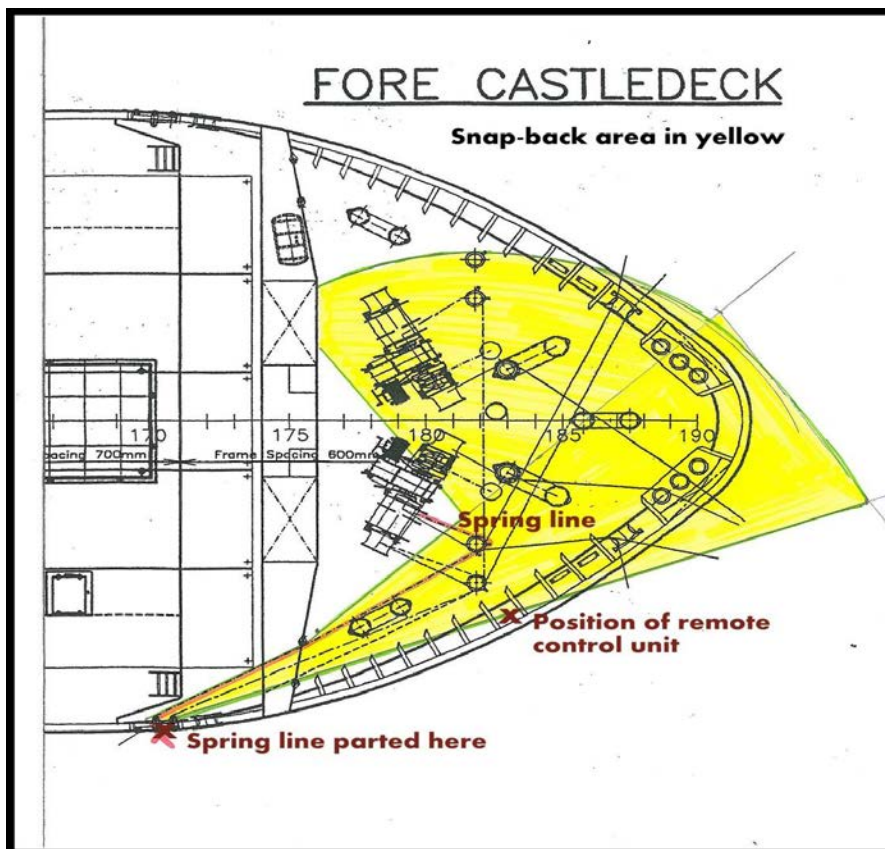
SHKs rekommendationer till rederiet får anses som allmängiltiga och omfattar att det görs en mer omfattande riskanalys för förtöjningsarbete och att det åtminstone tas med följande i beräkningen:

- Brottstyrkan och kvaliteten på förtöjningarna i förhållande till deras användning.
- Det potentiella behovet av att bogserbåtar hjälper till vid förtöjningsarbetet.
- Schemalagda kontroller och schemalagt underhåll av förtöjningstrossar och förtöjningsutrustning, inklusive belastningsprov av vinscharnas manuella bandbromsar.
- Placeringen av vinscharnas manöverboxar med avseende på potentiella snap-back-zoner.
- Hur man säkerställer att det är möjligt att övervaka förtöjningsarbetet från en säker position.
- Behovet av drifrutiner och lämplig kommunikation.
- Hur man garanterar en säker utformning av förtöjningsstationer på nybyggda fartyg.

Nedan bilder som tagits ur rapporten visar tydligt på skillnader mellan en publikationsskiss och en individuell beräkning av de farliga områdena.



SHK S-95/11 Bild 10. Snap-back-zoner enligt beskrivningar i instruktioner ombord och i några andra publikationer.



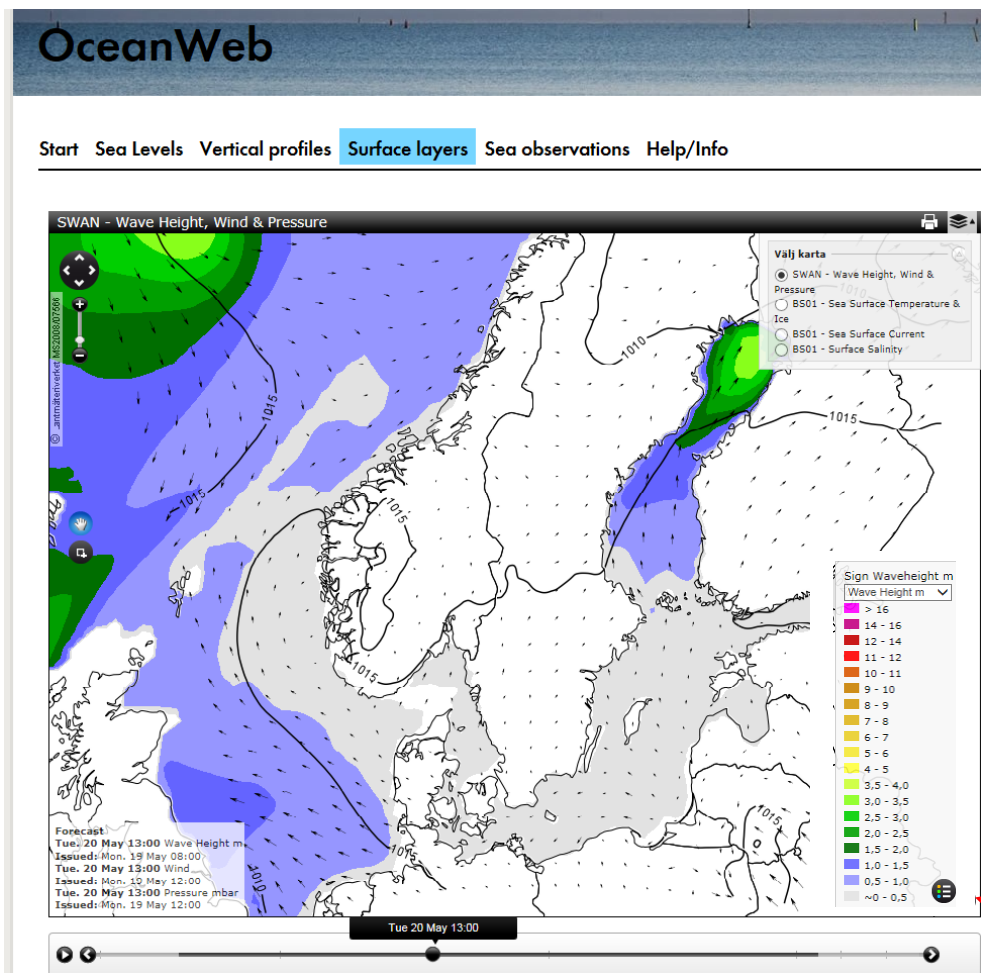
SHK S-95/11 Bild 11. Det beräknade snap-back-området för förspringet när det brister vid förspringets klys ombord på Morraborg, när förspringet bara leds över den första kungen. Manöverboxens placering, som den avlidne överstyrmannen stod bredvid, ligger inom det omedelbara snap-back-området. Snap-back-området utökas ytterligare mot manöverboxen om båda kungarna används.

Källa: Statens haverikommission slutrapport 2014-04-25, RS 2014:03  
 Dödsolycka ombord på Morraborg i Holmsunds hamn, Västerbottens län, den 3 juli  
 2011, diariennr S-95/11. [http://www.havkom.se/virtupload/reports/RS2014\\_03.pdf](http://www.havkom.se/virtupload/reports/RS2014_03.pdf)

## Reseplanering – Signifikant våghöjd m.m.

Transportstyrelsen har uppmärksammat några olyckor där man eventuellt inte helt tagit hänsyn till de yttre faktorer som påverkar resan. Bland annat har släp och pråmar tappats.

Att av erfarenhet eller med hjälp av våghöjdsnomogram söka bedöma våghöjden med hänsyn till väderprognosen kan bli osäkert och tidsödande. Sveriges meteorologiska och hydrologiska institut (SMHI) har en relativt högupplöst prognosmodell med ett grafiskt gränssnitt som väl lämpar sig för sjöfarten.



Utdrag från SMHI:s hemsida

Tjänsten är publik och går att nå på <http://www.smhi.se/oceanweb/Surface-layers> utan några abonnemang.

Läs mer om modellerna på <http://www.smhi.se/2.153/sakerhet-och-beredskap/oceanografiska-prognoser/oceanografiska-modelldata-for-48-timmar-1.13209>

### **Inget dödmansgrepp - vårdslöshet i sjötrafik**

Händelsen där en RIB-båtsförare kastades överbord och inte använde dödmansgrepp fick ett rättsligt efterspel. Händelseförloppet beskrevs i Transportstyrelsen informerar – sjöfart 4/2013.

Rätten konstaterar att föraren var medveten om den rekommendation som gäller för använde av ”dödmansgrepp” vid färd och vikten av att använda det. I det läget menade tingsrätten sammantaget att föraren, på sätt åklagaren påstått, måste anses ha brustit i gott sjömanskap till förekommande av sjöolycka genom att dels framföra båten med för hög hastighet för rådande sjögång, dels genom att inte använda ”dödmansgrepp”, vilket lett till att han fallit överbord och att båten fortsatt utan förare upp på land med motorn igång. Enligt tingsrätten kan oaktsamheten med hänsyn till omständigheterna inte bedömas som ringa.

RIB-båtsföraren dömdes därför för vårdslöshet i sjötrafik till böter.

Dom i Stockholms tingsrätt, sjödomstolen 2014-03-24, mål B 15254-13

### **Transportstyrelsens säkerhetsöversikt**

Transportstyrelsens har från i år en gemensam säkerhetsöversikt, där säkerhetsutvecklingen inom luftfart och sjöfart redovisas, med fokus på utvecklingen under 2013.

Du återfinner publikationen på Transportstyrelsens hemsida, där den går att ladda ned som pdf.



<http://www.transportstyrelsen.se/Publikationer/Sjofartspublikationer/Sjosakerhet/Sakerhetsoversikt-2013/>



## **Statens haverikommission (SHK)**

### **Påbörjade utredningar civil sjöfart 2014**

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

Kollision mellan Viking Grace och en taxibåt den 19 april i Stockholms skärgård

Händelsedatum: 2014-04-19

S-0050/14

Nära blackout ombord på passagerarfartyget FINNTRADER utanför Travemünde.

Händelsedatum: 2014-03-10

S-0035/14

Grundstötning av passagerarfartyget GOTLAND utanför Oskarshamn

Händelsedatum: 2014-01-02

S-0001/14

### **Publicerade slutrapporter 2014**

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

Allvarlig sjöolycka den 15 oktober 2012 med fartyget Liva Greta vid Nockebybron, Stockholms län.

RS 2014 01

Mycket allvarlig sjöolycka den 12 juli 2012 - Förlisning av fiskefartyget HAVET väster om Ursholmen i Kosterarkipelagen, Västra Götalands län.

RS 2014 02

Dödsolycka ombord på Morraborg i Holmsunds hamn, Västerbottens län, den 3 juli 2011.

RS 2014 03

Mycket allvarlig sjöolycka med fiskebåten GELIA (SFC-7323) utanför Långskäret, Västerbottens län, den 15 juni 2013.

RS 2014 04

Trans Agila – grundstötning i Kalmarsund den 29 november 2012.

RS 2014 05

## **ForeSea**

Erfarenhetsbasen innehöll den 19:e maj 3 047 st. rapporter.