



STOHAB
2007-05-21

Till Stockholm Hamn AB:s styrelse

Yttrande över förslag från Sjöfartsinspektionen rörande farledsnormer

Bakgrund

Sjöfartsinspektionen har i skrivelse 2007-04-02 översänt utkast till farledsnormer. Sjöfartsinspektionen har förklarat att verket önskar att Stockholms Hamn AB (nedan kallad Hamnen) yttrar sig över de metoder, som föreslås användas för att beskriva fartygets förhållande till en farled, och om de förslag till marginaler som finns i förslaget. Tanken är således inte att yttrandena ska avse normernas applicering på enskilda farleder utan yttrandena önskas över de principiella frågor förslaget till normer kan väcka. Ett förslag till föreskrift kommer senare att remitteras i vanlig ordning.

Sjöfartsinspektionens förslag rörande farledsnormer

Sjöfartsinspektionen har i sin skrivelse som bakgrund till sitt förslag redovisat att i Sverige har godtagits att farleder används av fartyg, som är så stora att säkerhetsmarginalerna, det vill säga förhållandet mellan fartygets dimensioner, fart, fartygets last, farledens geometri och bottenförhållanden mm, är små och ibland på gränsen till överskridande. Besluten om vilka säkerhetsmarginaler som skall gälla har, historiskt sett, varit tämligen formlösa. I praktiken har besluten fattats i den lokala lotsorganisationen; har lotsarna varit beredda att ta in ett visst fartyg eller inte? Detta har enligt Sjöfartsinspektionen generellt sett skötts på ett professionellt sätt eftersom antalet olyckor till följd av för små säkerhetsmarginaler är få; de två mest kända exemplen är två grundkänningar i Mälaren.

Sjöfartsinspektionen anser dock att detta inte är tillfredsställande utan har inlett ett arbete med att ta fram normer för vilka fartyg, som med godtagbar säkerhet skall anses kunna framföras i en farled, farledsnormer.

Målet för arbetet är att i en föreskrift besluta om vilka dimensioner ett fartyg får ha för att få gå i en viss farled. Sjöfartsinspektionen informerar även om att detta skulle kunna leda till att trafiken i vissa farleder påverkas mycket negativt, men att avsikten är att undvika detta. Tanken är att Sjöfartsinspektionen skall besluta generella normer med en möjlighet att överskrida dessa om det genom simulering eller på annat sätt visas att man säkerhetsmässigt



kan kompensera för underskridandet. Sjöfartsinspektionen har dock påpekat att inskränkningar i vissa farleder inte kommer att kunna undvikas.

Sjöfartsinspektionen har vidare förklarat att en hörnpelare i det fortsatta arbetet kommer att vara att konkurrensneutralitet skall råda mellan hamnarna i Sverige; samma normer och samma sätt att utreda om normerna kan överskridas skall gälla för alla hamnar.

Hamnens synpunkter

Hamnen ställer sig mycket positiv till att säkerheten i våra farleder diskuteras och ständigt förbättras. Inte minst det nyligen öppnade farledsavsnittet vid ön Garpen i Stockholms skärgård har bidragit till såväl en säkrare farled som en bättre miljö.

Hamnen är helt enig med Sjöfartsinspektionen om att kryssningsfartygens storlek kontinuerligt har ökat och idag godtas fartyg med dimensioner som för tio år sedan förmodligen hade varit otänkbara. Utvecklingen framskrider, hela tiden förbättras såväl fartygens skrovutformning, manöveregenskaper och bemanning.

Hamnen har vid ett flertal tillfällen, tillsammans med olika rederier, genomfört simuleringar och praktiska tester ombord tillsammans med lokala lotsar för att kunna utröna om det aktuella fartyget skall kunna angöra Stockholms hamnar på ett sjömansmässigt och säkert sätt.

Under sommaren 2007 kommer Hamnen tillsammans med Sjöfartsinspektionen, delta i ett projekt vars syfte är kartläggning av hur vågutbredningen från fartygen påverkar stränderna längs farleden.

Vad skall i framtiden avgöra vilka fartyg som kan använda våra farleder och vem skall göra denna bedömning?

Hamnen har svårt att se en bättre metod för att avgöra vilket fartyg som kan angöra Stockholms hamnar än att genomföra en simulering. Enligt Hamnens uppfattning riskerar de de föreslagna farledsnormerna att begränsa möjligheten för fartyg med ny teknik att använda farleder. Metoderna för att på förhand teoretiskt fastställa vilka fartyg som kan använda en viss farled eller farledsavsnitt är alltför trubbiga. Det absolut bästa sättet är att vid tveksamhet göra en simulering där fartyget manövreras in och ut från hamnen vid upprepade tillfällen, i olika vindstyrkor från olika riktningar, jämn vind, byig vind och så vidare.

Hamnen har insett vikten av detta och även bidragit till att dessa simuleringar görs av de lokala lotsarna tillsammans med fartygets besättning. Allt för att säkerställa ett säkert och bra ”bridge team”.



För att erhålla förståelse för hur olika krafter påverkar ett fartyg som är på väg i en farled är det viktigt att ha teoretisk kunskap. Men vindens styrka och hur den påverkar till exempel ett fartyg under gång skiljer sig många gånger mellan teori och praktik.

Hur påverkas till exempel fartyget X av squat och bankeffekter vid passage av Stabboudde eller hur påverkas svepbredden för samma fartyg av sydvästlig byig vind vid passage av de låga skären vid Farfarsgrund?

En viktig faktor att ta fram vid simuleringarna är fartygens vindgränser. Vindens påverkan på fartygen kommer inte kunna att beaktas på ett korrekt sätt genom de föreslagna farledsnormerna. Som exempel kan tas kryssningsfartygen som är relativt lätta fartyg med litet djupgående och en stor överbyggnad på många 1000 kvm. Detta medför att denna fartygstyp får en förhållandevis stor avdrift, vilken dock varierar betydligt från fartyg till fartyg bland annat beroende på hur överbyggnaden är utformad, men även undervattensroppen spelar en stor roll.

Stockholms skärgård består av ett nära nog oändligt antal öar och skär som alla bidrar på olika sätt till hur vinden påverkar det aktuella fartyget. Det är ett mycket omfattande och komplicerat arbete att teoretiskt bestämma till exempel hur den höga ön skyddar fartyget i en viss vindriktning mot vinden och på så sätt begränsar avdriften medan en vindkantring på ett antal grader påverkar fartyget på ett helt annat sätt.

Beträffande frågan om vilken djupmarginal/bottenklarning ett fartyg skall ha när det ligger för lossning eller lastning vid en kaj anser Hamnen i likhet med Sjöfartsinspektionen att även detta är en svår fråga. Teoretiska beräkningar och begränsningar utifrån dessa är inte lämpligt att införa.

Sammanfattningsvis anser Hamnen att:

- Större vikt vid framtagande av farledsnormer bör läggas på simuleringar och praktisk erfarenhet. PIANC:s regler/rekommendationer som nämns i skrivelsen är under omarbetning utifrån erfarenheter sedan de börjat tillämpas. De nya reglerna förväntas bli klara tidigast under 2008.
- Idag gällande dispenser för ett antal fartyg har visat sig fungera mycket bra och torde således ej behöva förändras.
- Det är av stor vikt att vindens påverkan på fartyget beaktas och att relevanta vindgränser utformas.
- Föreslagna farledsnormer tar inte tillräcklig hänsyn till fartygens skrovutformning, manöveregenskaper och bemanning samt vindförhållanden samt riskerar att ”cementera” ett nuläge utan framtida följsamhet för teknikutveckling
- Överskridande av, i framtiden framtagna, farledsnormer bör hanteras av lokala lotsar tillsammans med aktuellt rederi och fartygets befäl.
- Arbetet med farledsförbättringar, såsom förbättring av Horstensleden, bör fortsätta.
- Regler om djupmarginal/bottenklarning bör utgå ur förslaget.



Förslag

Med hänvisning till vad som ovan anförts föreslås att styrelsen beslutar

att _____ som svar på remissen åberopa och överlämna upprättat tjänsteutlåtande

Stockholm den 14 maj 2007

Christel Wiman

Henrik Cars