

**Rekommendationer
från utredningsenheten
1997–2008**



RAPPORT

Rekommendationer från utredningsenheten 1997-2008



RAPPORT

Rekommendationer från utredningsenheten 1997-2008

Datum: 2010-02-09
Sjöfartsavdelningen
Utredningsenheten

Vår beteckning: 06.05.10-TSS 2010-386
Utredningsenheten Jörgen Zachau 011-19 12 73
jorgen.zachau@transportstyrelsen.se
Richard Blomstrand 011-19 15 43
richard.blomstrand@transportstyrelsen.se

Rapporten finns även på vår hemsida: www.transportstyrelsen.se

- Sjöfart
- Olyckor och tillbud
- Analyser

Eftertryck tillåts med angivande av källan

Innehållsförteckning

| | |
|--------------------------------|----------|
| Sammanfattning | 1 |
| Bakgrund | 2 |
| Utredningsenheten | 2 |
| Utredningar | 2 |
| Rekommendationer | 3 |
| Analys | 5 |

Bilagor: Rekommendationer utfärdade i haverirapporter 1997-2008

Sammanfattning

Dåvarande Sjöfartsinspektionen har systematiserat en uppföljning av de rekommendationer som utfärdats i samband med olycksutredningar. En sammanställning av dessa rekommendationer har gjorts för tiden 1997-2008, då Sjöfartsinspektionen omorganiserades till att bli Transportstyrelsens sjöfartsavdelning. Under denna tid utfärdades 313 rekommendationer varav 125 är allmänna och 188 riktats till en särskild mottagare, som avkrävts ett svar på hur man avser att hantera rekommendationen. Denna process har så gott som uteslutande skett i samförstånd.

Om man med mänsklig faktor avser vad den enskilde operatören har haft möjlighet att påverka i samband med händelsen motsvarar detta 43 % av det totala antalet rekommendationer. Det är således 57 % som den enskilde operatören inte har haft möjlighet att påverka händelsen.

De rekommendationer som berör mänsklig faktor i ett vidare perspektiv (om man med begreppet menar utbildning, organisation etc.) motsvarar 36 %. Sammanlagt blir med det betraktelsesättet kategorin mänsklig faktor 79 %. Återstoden, 21 %, består av tekniska, yttre och övriga faktorer.

Av de indelade grupperna är det fem stycken som utmärker sig i antal. Av dessa är bryggrutiner (44), brustna ISM/rutiner/instruktioner (37), och bristande utkik (20) att hänföra till vad den enskilde operatören kunnat påverka vid händelsen. Tillsammans med de övriga två, avsaknad av ISM/rutiner/instruktioner (39) och myndighet, regler/rutiner (27), tillhör dock alla dessa fem den något vidare kategorin mänsklig faktor.

Av rekommendationerna är 27 stycken riktade till myndigheter, varav det övervägande antalet till den dåvarande egna organisationen.

Bakgrund

Sedan dåvarande Sjöfartsinspektionen mer systematiskt började följa upp de rekommendationer som utfärdats i samband med olycksutredningar har egentligen ingen särskild redovisning av dessa rekommendationer skett. När antalet sedan steg har tanken med en redovisning för branschen av resultatet, som ingalunda är utan betydelse för hur man kan betrakta säkerheten, alltmer vuxit sig starkare. Sedan Sjöfartsinspektionen övergått till Transportstyrelsens sjöfartsavdelning har det tätt sig naturligt att låta sammanställningen omfatta tiden fram till omorganisationen.

Utredningsenheten

Föregångaren till dagens utredningsenhet kan spåras tillbaka åtminstone till slutet på 1800-talet och befattningen sjötekniskt biträde. Denna befattningshavare, som senare kom att benämnas sjöteknisk konsulent, hade som uppgift att samla in omständigheter och vittnesuppgifter om olyckor (bland annat genom institutionen sjöförklaring). Syftet med dessa utredningar kan förutsättas ha varit att finna eventuellt underlag för sjöåklagaren, då knuten till tillsynsmyndigheten, att agera rättsligt.

Sedan flera decennier är sjöåklagarfunktionen avskild från tillsynsmyndigheten och sorterar numer under riksåklagaren. I takt med denna förändring, och i takt med utvecklandet av IMO:s kod för säkerhetsutredningar (safety investigations) som antogs 1997, har utredningsenhetens rättsliga funktion decimerats och utgör i dag enbart en administrativ funktion, där uppgifterna begränsas till att föra den sjörättsliga databasen Dombrottsystemet och att vid överträdelse av vissa sjövägsregler (rörande trafikseparationer) förmedla anmälningar från polis och kustbevakning till andra flaggstater. De rättsliga utredningarna i samband med olyckor utförs av polis och i viss mån kustbevakning.

Utredningsenheten har således sedan flera decennier ingen egentlig rättslig funktion. Dagens utredningsrapporter har i stället som syfte att identifiera orsaker och faktorer som har betydelse för sjösäkerheten, och att utfärda rekommendationer i enlighet därmed.

Utredningar

Olyckor kan betraktas som färskvara. Det är därför nödvändigt att försöka begränsa handläggningstiden så gott det går, vilket kan leda till konflikt med omfattningen av olycksutredningen. Det ställer därför krav på utredaren att i jakten på kort handläggningstid inte missa väsentligheter. Men även en till omfattningen begränsad

rapport kan ha mycket att berätta, i synnerhet om den inte förlorat alltför mycket i aktualitet.

Även om slutsatsen i detta resonemang kan bli att det kan finnas större risk att finna utredningstekniska brister i en mindre omfattande utredning går det också att konstatera att det i praktiken inte finns en fulländad utredning även om den skulle vara aldrig så omfattande. Den som vill hitta brister kan alltid finna sådana. Trots detta tyder de senare årens tendens till ökad proaktivitet i säkerhetsarbetet i kombination med mer systematiska tillsynsmetoder och analyser på att det finns en stor potential för den mindre utredningen. Man kan tolka detta som att det kan finnas större, eller i alla fall lika stor, fördel med flera mindre utredningar i stället för enstaka större.

Förutom den tekniska funktionen (att identifiera orsaker och faktorer samt att utfärda rekommendationer i enlighet därmed) är det utredningsenhetens strävan att få ut rapporterna med så stor spridning som möjligt. Syftet är att de ska läsas av många aktiva operatörer. Den enskilde operatören har trots allt goda möjligheter att förebygga en olycka. För att rapporten ska bli läst behöver den, förutom att vara relativt kortfattad, vara utformad på ett för den potentielle läsaren tilltalande sätt. Ett av de viktigaste syftena med en olycksrapport kan nämligen anses vara att påverka attityder och kultur som omfattar de berörda, oavsett om dessa är ombordanställda, rederitjänstemän, företag för fartygsutrustning, eller någon annan aktör inom sjöfartsnäringen.

Utredningsenheten har under tidsperioden 1997-2008 sammanställt 153 olycksrapporter.

Rekommendationer

Ett av de viktigare ändamålen med en utredningsrapport är att formulera rekommendationer. För att uppnå någon form av trovärdighet bör dessa vara realistiska och alltså möjliga att genomföra, samtidigt som de inte bör vara för lama eller intetsägande. Det betyder att rekommendationen kan vara olika formulerad beroende på i vilket säkerhetsklimat rapporten färdigställs. En olycka kan leda till vissa rekommendationer vid en viss tidpunkt, medan samma olycka några år före eller senare hade lett till andra rekommendationer.

En rekommendation kan vara kontroversiell. Detta kan i och för sig vara ett tecken på att den inte är för intetsägande samtidigt som man i princip bör undvika alltför kontroversiella rapporter då detta på sikt kan skada trovärdigheten. Å andra sidan bör en rekommendation inte uteslutas av politiska skäl, så länge den är sakligt och väl underbyggd. Vid formulerandet av rekommendationen gäller det också att ta hänsyn till vad man egentligen rekommenderar. Det är operatören som ska kunna avgöra hur man ska efterleva rekommendationen, som alltså endast bör ange vad man vill eftersträva, inte

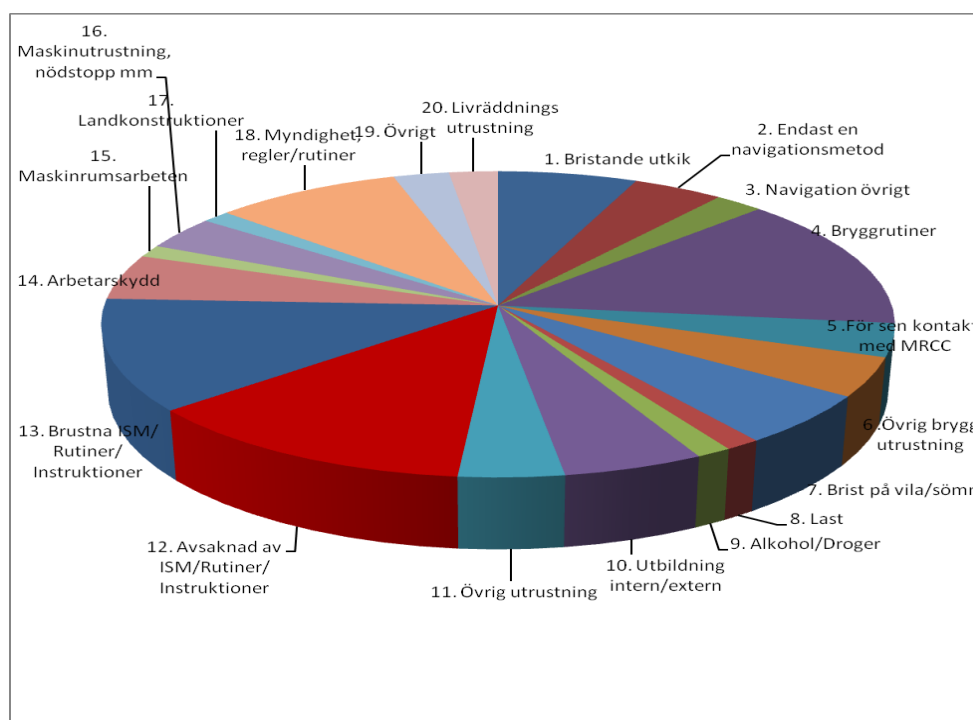
hur. Man kan formulera det så, att vid varje rekommendation minskar utredarens oberoendekapital, och en onödigt snäv eller detaljerad rekommendation riskerar att minska oberoendet alltför mycket.

De rekommendationer utredningsenheten utfärdat är antingen allmänna eller riktade. De allmänna ställs till sjöfartsbranschens berörda utövare i allmänhet och kan därför inte avkrävas svar eller reaktion. De riktade, däremot, är adresserade till en identifierad mottagare vilket leder till att det är möjligt att få besked hur denne har behandlat rekommendationen och vilka åtgärder som vidtagits. Åtgärderna i sin tur behöver inte nödvändigtvis vara helt i enlighet med rekommendationen. Kan mottagaren motivera en annan åtgärd, eller ingen åtgärd alls, får detta godtas, åtminstone i allmänhet – det är ju trots allt mottagaren som är operatör och ansvarig för verksamheten.

Under åren 1997-2008 har utredningsenheten utfärdat 313 rekommendationer. Av dessa har 125 varit allmänna medan 188 riktats till en särskild mottagare.

Sedan 1999 har utredningsenheten krävt svar av mottagarna till de riktade rekommendationerna. Rekommendationerna har nästan uteslutande besvarats i samförstånd mellan mottagare och utredare. Det är endast i undantagsfall som det funnits skilda åsikter i sakfrågan, och endast i väldigt få fall som mottagaren ansett att rekommendationer eller slutsatser i utredningar varit felaktiga.

Fördelningen av rekommendationerna i grupper följer av diagrammet nedan. Som bilaga till rapporten finns en lista över samtliga rekommendationer.



Analys

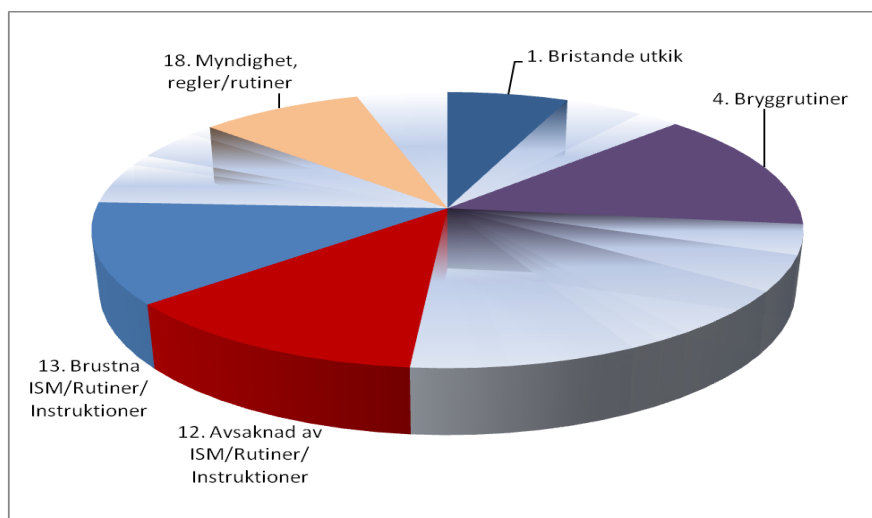
Även om rekommendationer utfärdade i samband med en olycksutredning inte helt behöver överensstämma med de definierade faktorer som påverkat händelseförloppet, så kan man ändå dra slutsatsen att rekommendationerna ganska väl överensstämmer med för olyckan påverkande faktorer. Dock får man ta med i beräkningarna de begränsningar som nämnts ovan som kan behöva göras i formulerandet av rekommendationer.

En indelning av rekommendationerna i kategorin mänsklig faktor (i betydelsen vad den enskilde operatören har haft möjlighet att påverka i samband med händelsen) ger att denna del motsvarar 43 % av det totala antalet. Det är således 57 % som den enskilde operatören inte har haft möjlighet att påverka händelsen.

De rekommendationer som berör mänsklig faktor i ett vidare perspektiv (om man med begreppet menar utbildning, organisation etc.) motsvarar 36 %. Sammanlagt blir med det betraktelsesättet kategorin mänsklig faktor 79 %. Återstoden, 21 %, består av tekniska, yttre och övriga faktorer.

En notering kan göras avseende alkohol och droger, som endast utgör anledning till fyra stycken rekommendationer, vilket endast motsvarar något mer än 1 %. Trots att det i en olyckssituation kan vara svårt att dölja eventuell påverkan av alkohol eller andra droger, är det sannolikt att det finns ett visst mörkertal. Den rätta siffran kan alltså vara något högre, även om det är osannolikt att den avviker i någon särskild omfattning.

Av de indelade grupperna är det fem stycken som utmärker sig i antal. Av dessa är bryggrutiner (44), brustna ISM/rutiner/instruktioner (37), och bristande utkik (20) att hänföra till vad den enskilde operatören kunnat påverka vid händelsen. Tillsammans med de övriga två, avsaknad av ISM/rutiner/instruktioner (39) och myndighet, regler/rutiner (27), tillhör dock alla dessa fem den något vidare kategorin mänsklig faktor.



Värt att notera är att 27 stycken av rekommendationerna är utfärdade till myndigheter, varav den övervägande delen riktats till den egna organisationen.

Utredningarna och dess rekommendationer har i flera fall bidragit till väsentliga förändringar inom sjösäkerheten. Fyrkaraktärer och –sektorer har ändrats, utprickning och anvisningar i sjökort har förbättrats och inte minst har avseende slutna rum regelverket förbättrats både nationellt och internationellt.

Resultatet i denna sammanställning stämmer i allt väsentligt överens med de identifierade orsaker och faktorer som återfinns i de årliga statistiksammanställningarna på Transportstyrelsens hemsida, www.transportstyrelsen.se, sjöfart, olyckor och tillbud, statistiksammanställning.

Rekommendationer utfärdade i haverirapporter 1997-2008.

Diariernr: 080201-9734010

1. Ro-ro fartyget Helena –SCGL-, kollision med tankfartyget Malene Sif –OZDQ4- 1997-01-01

- Utrustningen bör modifieras så att inte en gir ofrivilligt kan initieras på grund av en oavsiktlig överkoppling till ej önskbart styrsätt.
- En väl markerbar övergång mellan autopilotens olika inställningar bör byggas in.
- Personalen bör utbildas i handhavandet av utrustningen så att de är införstådda med olika funktioner och eventuella begränsningar.
- Personalen bör särskilt utbildas och uppmärksammas på de svagheter och begränsningar i systemen som i praktiken inte är möjliga att bygga bort.

Diariernr: 080201-9734102

2. Fiskefartyget Laila –SEXF-, kollision med torrlastfartyget Balitets 7 –EMYJ- 1997-01-21

- Under de senaste åren har flera allvarliga olyckor med fiskefartyg inblandade inträffat på grund av att utarbetade fiskare på vakt satt sig bekvämt tillrätta i mjuka och sköna fåtöljer och därvid fallit i sömn. Fenomenet har varit särskilt tydligt på väg iland efter avslutat fiske. Vid ovan beskrivna tillstånd borde bekväma kroppsställningar inte eftersträvas.

Diariernr: 080201-9734134

3. Ro-ro passagerarfartyget Silja Symphony –SCGB-, fångat Kryckans boj 1997-01-24

- Åtgärder bör vidtas så att befälen på bryggan tydligt och klart görs uppmärksamma på om stabilisatorfenorna är ute eller inne.

Diariernr: 080201-9734683

4. Fiskefartyget Vikingö –SGJP-, brand och förlisning 1997-05-14

- För att förhindra att en motor, som inte stoppas vid utlösning av släckmedel i maskinrum, suger ut medlet bör en automatstopp anordnas. I stressade situationer kan förbiseende lätt göras.

Diariernr: 080201-9734907

5. Tankfartyget Vanadis –SCDV- kollision med fiskefartyget Hsieh Yung –BHQ990- 1997-06-21

- Befintliga bryggrutiner skall kompletteras att innefatta klara instruktioner om hur överlämning av ansvaret på bryggan skall ske. Överlämningsrutiner i samband med besättningsbyte skall förbättras att omfatta information om befintliga fel, brister och avvikelser rörande fartygets utrustning.

Diariernr: 0803-9735158

6. Ro-ro passagerarfartyget Silja Festival –SHNL-, närsituation med tankfartyget Vikla –OIOE- 1997-07-01

- Det är utomordentligt viktigt att man ombord på fartygens bryggor är uppmärksamma både med syn och hörsel och att man på ett sjömansmässigt sätt följer sjövägsreglernas bokstav och anda.
- Styrman på V visste inte om vilka arbetskanaler man använde i finska respektive svenska skärgården. Uppgifter om detta bör införas i sjökorten som information.

Diariernr: 080202-9735515

7. Tankfartyget Hordafør Pilot –LISI-, grundstötning 1997-10-05

- Rutinerna bör förändras så att vakthavande på bryggan både dag och natt kontaktas med täta mellanrum. På HP var vaktshemat ansträngande med alltför korta viloperioder.

Diariernr: 080201-9735778

8. Torrlastfartyget Debora –SKRG-, maskinhaveri och grundstötning 1997-11-01

- Det är av stor vikt att den typ av reservdelar monteras som motortillverkaren förordar och att rätt åtdragningsmoment används.
- Efter montering av motordelar är det av stor betydelse med efterkontroll så att inte onödiga motorhaverier sker eller att fartyg, i likhet med det aktuella, plötsligt befinner sig utan framdrivning med åtföljande kritiska belägenhet.

Diariernr: 080201-9834287

9. Torrlastfartyget Marina –SFAW-, personskada 1998-01-15

- Vid arbete på ställning skall alltid av Arbetarskyddsstyrelsen godkänd ställning användas.
- Genomgång av traumatiska händelser ombord synes vara viktigt att behandla i fartygets skyddskommitté.

Diariernr: 080201-9834132

10. Ro-ro passagerarfartyget Stena Jutlandica –SEAN-, kollision med kemikalietankfartyget Brevik –SJBV- 1998-01-23

- Befintliga rutiner på SJ bör kompletteras att, där så är möjligt, innefatta plottning av alla ekon som kan utgöra fara för närsituationer.

Diariernr: 080201-9834123

11. Torrlastfartyget Bleking –SLCE-, grundstötning 1998-01-23

- Det rekommenderas att näringen lever upp till det avtal som slutits mellan Sveriges Redareförening och Sveriges Fartygsbefälsförening.

(Sveriges Redareförening har i avtal med Sveriges Fartygsbefälsförening avtalat om en promillegräns på högst 0,2 under arbetstid och högst 0,4 under fritid.)

Diariernr: 080201-9834529

12. Fiskefartyget Lönnskär –SFB 8708-, förlisning 1998-03-17

- Vid tillfällen som det aktuella då redskapen fastnat i hinder på botten och då trålvajrarna av en eller annan orsak pekar ut från fiskefartyget under stora vinklar är det viktigt att vara ytterst observant. Fartyget kan då komma att påverkas av stora krängande krafter genom den hävarm som bildas mellan vajerblocket i toppen av galgen och den starka strömmens angreppspunkt på undervattensskrovet. Fartyg med lågt fribord får då snabbt vatten på arbetsdäcket vilket gör att stabilitetskurvans GZ max passeras mycket fort med kantring som följd.
- Trålvajrarna bör straffas ner så att dragpunkten flyttas. Den krängande hävarmen blir på det sättet mer gynnsam. Även då trålvajrarna spelas ombord bör dragpunkten bringas ner. I tidningen Yrkesfiskaren nummer 6 1998 finns ett exempel på hur en sådan anordning kan se ut.
Det finns också en anordning som lätt kan anbringas på trålvajrarna så att man med ett tryck på en knapp kan frigöra sig från redskapen i en krissituation genom att en liten sprängladdning kapar vajrarna.
L hade ingen hydrostatisk frigörare på flotten som låg placerad på styrhyttstaket. Detta gjorde att flotten inte flöt upp till ytan och utlöstes. Det rekommenderas därför att flottar utrustas med hydrostatisk utlösare. På marknaden finns en konstruktion, benämnd H20 som levereras komplett med surrningslina, frigörarmekanism och ”weak link”. Den är avsedd för flottor från 4 till 90 personer och kräver inget underhåll eller service. Den måste ersättas med en ny vartannat år. H20 kan fås för en billig penning och uppfyller IMO’s krav.

Diariernr: 080201-9834596

13. Lotsbåten TJB 735 –SGVE-, kollision med torrlastfartyget Komet –DIKD- 1998-03-31

- Det synes angeläget att bordningsrutiner, i de fall där sådana saknas, snarast utarbetas och fastställs på samtliga lotsplatser.
- Befintliga rutiner bör kompletteras att innefatta en kontrollfunktion som säkerställer att båtmän, vid vart tillfälle, innehar rätt och giltig behörighet.
- Under utredningsarbetet har uppmärksamats att båtmännens arbetstider under vissa dagar kan vara avsevärt längre än vad som är att betrakta som normalt med hänsyn tagen till trötthetsaspekter.

Diariernr: 080201-9834605

14. Tankfartyget Chess –SHWL-, grundstötning 1998-04-01

- Både lotsar och TIC måste vara mer angelägna om att dels skaffa och dels förmedla information.

Diariernr: 080201-9834665

15. Ro-ro passagerarfartyget Stena Scandinavica –SLYH-, brand i passagerarutrymme 1998-04-09

- Befintliga rutiner, som regleras i Förordningen om behörigheter för Sjöpersonal (1998:965) kapitel 5, skall kompletteras att innefatta att all personal, inkluderande extra anställd personal, vid nyanställning erhåller introduktion om gällande säkerhetsrutiner. Informationen bör, som ett minimum, innefatta genomgång av rederiets säkerhetspolicy, alarmsignaler, utrymningsvägar, beredskapsorganisation, alarmlista, uppgifter vid larm och lokalkännedom.
Att introduktionen har utförts skall finnas dokumenterat i rederiets ISM-dokumentation.
Rutiner skall kompletteras att säkerställa att papper alltid finns i brandlarmsystemets skrivare.

Diariernr: 080201-9835269

16. Fiskefartyget Krossfjord –SJDA-, besättningsman fallit över bord 1998-06-28

- Befintliga rutiner bör kompletteras att innefatta instruktioner om att allvarliga händelser genast rapporteras till MRCC.

Diariernr: 080201-9835793

17. Fiskefartyget Marskär –SDCG-, grundstötning 1998-09-10

- Den stora risken med sänkt medvetandegrad vid olika tillfällen och förhållanden gör det angeläget att påpeka faran av att sjunka ner i en bekväm fätölj under tider på dygnet då påfrestningen att hålla sig vaken är dokumenterat svår.

Diariernr: 080201-9836004

18. Torrlastfartyget Tidan –SBMG-, kollision med bulkfartyget Anglo –LHKK3- 1998-10-08

- Arbetspråket mellan fartygens befäl och anlidade lotsar är företrädesvis engelska medan det förefaller vara vanligast att lotsarna använder det lokala språket vid kontakter utanför fartygen. Det finns grund till att tro att mycket av den information som lotsarna får utifrån inte vidarebefordras till fartygens befälhavare trots att det är de senare som har det övergripande ansvaret. Det vore önskvärt att all konversation skedde på engelska språket. Om detta inte är praktiskt möjligt är det mycket viktigt att befälhavare och styrmän aktivt söker information och uppmärksam följer och övervakar lotsarnas ordergivning - alternativt framförande av fartygen.

Diariernr: 080202-9836257

19. Kemikalietankfartyget Martina –ELNF7-, grundstötning 1998-11-13

- All navigationsutrustning på bryggan bör i möjligaste mån fungera.
- En vaktavlösning skall utföras så att överhuvudtaget ingen oklarhet föreligger om fartygets position, navigationsinstrumentens status eller vilka navigationsmetoder som används. Omgivande trafik, bäringar till omgivande fyrar och andra vitala land- eller sjömärken samt omedelbart förestående kursändringar skall också klart överlämnas. Avgående vakt skall också förvissa sig om att pågående vakt är fullständigt klar över läget.

Diariernr: 080201-9836389

20. Torrlastfartyget Sternö –SLUC-, kollision med Kvicksundsbron 1998-11-30

- En strömmätare bör installeras i anslutning till Kvicksundsbron.
- Rutiner upprättas som innefattar att annalkande fartyg erhåller information om vilka strömförhållanden som råder vid broarna.
- Broarna bör utrustas med en radar för att, vid försämrad sikt, ge brovakten möjlighet till bättre information om fartygens läge i förhållande till broarna.
- Brovakterna bör också utbildas att handha utrustningen.
- Det bör fastställas ett minsta avstånd mellan broarna, när dessa är i stängda lägen, och stora fartyg.
- Eftersom ett certifikat erfordras för att få kommunicera på VHF-anläggningar bör samtliga brovakter genomgå utbildning för erhållande av VHF-certifikat.

Diariernr: 080202-9836422

21. Torrlastfartyget Uppland –DCOM-, grundstötning 1998-12-06

- Enligt 28§ Sjöfartsverkets kungörelse (SJÖFS 1996:10) med föreskrifter om lotsning skall beslut om farledstillstånd grundas på bland annat fartygs bemanning. Handläggningen av ärenden om farledstillstånd har reglerats genom T-cirkulär 1996/4/1. Det kan från säkerhetssynpunkt ifrågasättas om inte i anvisningarna för handläggning av ärenden om farledstillstånd starkare borde betonas att i fråga om fartyg av Upplands typ, i vilka två befäl går vakt om vakt, skall noggrant prövas om fartygen med bibehållen säkerhet kan framföras utan lots ombord.

Diariernr: 080202-9836452

22. Torrlastfartyget Odin –V2AF6-, grundstötning 1998-12-08

- Kursändringen vid fyren Rökogrundet är 40 grader och använd girhastighet förhållandevis stor. Det är då viktigt att under så stor del av giren som möjligt ha optisk kontakt med fyren. Karaktären Fl(4) WRG 12 sek innebär att fyren är mörk under den största delen av de 12 sekunderna med åtföljande svårighet att optiskt fastställa bäringen till fyren under pågående gir. Karaktären bör därför ändras så att fyren avger ljus under största delen av perioden. Lotsarna bör kräva engagemang och deltagande från fartygens vakthavande befäl så att lotsningar kan ske i samarbete och ömsesidigt informationsutbyte.

Diariernr: 080201-9934143

23. Ro-ro fartyget Britta Oden –SHBT-, kollision med torrlastfartyget Hoo Swift -MKZA7- 1999-01-22

- Arbetspråket mellan befäl och anlidade lotsar är företrädesvis engelska medan det förefaller vara vanligast att lotsarna använder det lokala språket vid kontakter utanför fartygen. Det finns grund till att tro att mycket av den information som lotsarna får utifrån inte vidarebefordras till fartygens befälhavare trots att det är de senare som har det övergripande ansvaret. Det vore önskvärt att all kommunikation skedde på engelska språket. Om inte detta är praktiskt möjligt är det mycket viktigt att befälhavare och styrmän aktivt söker information och uppmärksam följer och övervakar lotsarnas ordergivning – alternativt framförande av fartygen.

Diariernr: 080201-9934372

24. Ro-ro fartyget Malmö Link –SICE-, kollision med fyr 1999-02-04

- Det kan ifrågasättas om inte undervattenskonfigurationen på fyrar som begränsar trånga farleder vid byggnation bör utformas med avrundade hörn och kanter.

Diariernr: 080201-9934710

25. Isbrytaren Njord –SBPO-, grundstötning 1999-03-16

- Befintliga rutiner ombord bör kompletteras så att det säkerställs att ny personal ges erforderlig introduktion i samband med att de tillträder sin tjänst.
Rutiner bör skapas på managementnivå som säkerställer att det högsta befälet ombord får del av handlingar eller information som visar vad nyembarkerad personal har för erfarenhet och bakgrund.

Diariernr: 080201-9935049

26. Fiskefartyget Stensö –SGEL-, personskada 1999-04-22

- Det är väsentligt att mycket noga tänka igenom möjliga händelseutvecklingar om avvikelser från invanda och fungerande rutiner företas.

Diariernr: 080201-9935204

27. Kemikalietankfartyget United Transporter –SBAZ- brand i maskinrum 1999-05-07

- Vid de tillfällen när någon form av ingrepp skett på motorer skall alltid all isolering återställas innan motorerna tas i bruk.
- Rutiner bör finnas som säkerställer att alla möjligheter utnyttjas för att kontrollera vilka förhållanden som råder i ett brandområde innan tillträde sker.
- Företeelsen att inte bege sig till sin samlingsplats vid brandlarm bör uppmärksammas och diskuteras vid upprättande av alarmlistor och säkerhetsorganisation. På det aktuella fartyget fanns vid tillfället två maskinbefäl vilka båda omedelbart begav sig till platsen varifrån larmet hade utlösts.
- Under utredningsarbetet har uppmärksammas att vid användning av den typ av UHF-apparater som förekommer ombord i fartyg har dessa, vid ett flertal tillfällen, orsakat att brandlarmet har utlösts. Detta är en företeelse som har uppmärksammas på vissa typer av brandlarmsystem. Rederiet bör med tillverkaren av systemet utvärdera vilka åtgärder som kan vidtas för att eliminera att larm utlöses av UHF-apparater. Vid den aktuella händelsen utlöstes ett nytt brandlarm av en UHF-apparat cirka 5 minuter efter att branden inträffade.

Diariernr: 080201-9935736

28. Skolfartyget Ingo –SIXW- personskada 1999-07-02

- Det skall, vid arbete i riggen, alltid finnas möjligheter till säkring.
Det bör anordnas ett fall, eller likvärdig anordning, i varje mast så att eventuellt arbete i svåråtkomliga delar av riggen kan ske från båtsmansstol eller med säkerhetslina där man från däck tar hem slacken kontinuerligt.
- Säkerhetsseklar bör anskaffas med två säkerhetslinor där linornas fästpunkter i selen sitter i brösthöjd.
- Säkerhetsrutiner måste utarbetas och bibringas de ombordvarande så att man när som helst och på ett säkert sätt kan äntra alla delar av riggen.
- Vid besiktning bör inspektör tillse att funktionsdugliga fall för koppling till båtsmansstol eller likvärdig utrustning finns. Detta gäller alla segelfartyg som används som utbildnings- eller skolfartyg.

Diariernr: 080201-9935348

29. Passagerarfartyget S:t Ibb grundstötning 1999-05-29

- Befintliga rutiner för registrering av ombordvarande bör revideras så att Sjöfartsverkets författningssamling SJÖFS 1995:11 uppfylls.
- Det är av yttersta vikt att larm går direkt till MRCC där personalen är tränad att snabbt kunna bedöma situationen för att avgöra när och vilka insatser som kan behöva sättas in. Genom larmförfarandet vid den aktuella händelsen erhöll MRCC larmet med en tidsfördröjning som var 20 minuter. Rederiet bör, i samråd med fartygets befälhavare, fastställa och dokumentera larmrutiner.

(Fartyget informerade Malmö hamn och lotsar om grundstötningen. MRCC erhöll larmet via Flint VTS.)

Diariernr: 080201-9936258

30. Bogser och bärgningsfartyget Dynan personskada vid bogsering 1999-08-31

- Rutiner som säkerställer att bogserkroken säkras, vid alla aktuella tillfällen, bör utarbetas.
- På fartygets brygga bör inrättas en indikering som vid varje tillfälle visar om bogserkroken är säkrad eller inte. Indikeringen bör få en central placering som gör det möjligt för ansvarigt befäl att vid alla tillfällen snabbt kunna avgöra om bogserkroken befinner sig i säkrat eller osäkrat läge.
- Rederiet bör i samråd med fartygets besättning utvärdera lösningar till arrangemang som gör det möjligt att säkra bogserkroken från fartygets brygga.

Rekommendationerna bör vidtas på rederiets samtliga fartyg.

Diariernr: 080201-9936397

31. Torrlastfartyget Marina personskada 1999-09-09

- Det bör så långt som möjligt undvikas att MOB-signalen lösgörs från hållarens fästbygel. Vid demontering av gammal signal och montering av ny bör verktyg användas som tillåter arbete utan att signalen rubbas ur sitt läge i hållaren.
- Om en MOB-signal trots allt måste lossas från sin fästbygel eller avlägsnas från hållaren är det viktigt att arbeta med stor försiktighet och inte underlåta att sätta säkringssprinten på plats. Man måste först göra sig underrättad om hur signalen fungerar och vilka rörelser som måste undvikas för att den inte skall aktiveras.

Skulle trots allt en aktivering ske är det av största vikt att snabbt kasta signalen ifrån sig och helst i sjön. En aktiverad pyroteknisk signal skall man absolut inte hålla i händerna om den inte är tillverkad just för det ändamålet.

Diariernr: 080201-9936530

32. Passagerarfartyget Götaland personskada vid livbåtsövning 1999-09-25

- Någon eller några ur besättningen bör, för att sedan kunna instruera övrig besättning, ges möjlighet att på lämpligt sätt erhålla utbildning i hela kroksystemets funktion.
- Fartygets SMS säkerhetshandbok skall revideras att innefatta klara instruktioner om att frigöring med det belastade systemet inte får ske annat än vid avprovning, utrymning eller i nödsituationer. I samråd med tillverkaren skall utarbetas detaljerade procedurer för avprovning av frigöring med det belastade systemet.
- Utbildningshandboken skall revideras att innefatta detaljerade förklaringar i enlighet med vad som föreskrivs i SJÖFS 1996:5 regel 51.
- Anvisningar för underhåll av livräddningsredskap som föreskrivs i SJÖFS 1996:5 regel 52 skall revideras.
- Livbåtshandboken skall revideras. Ombord bör finnas instruktionsbok och ritningar som detaljerat beskriver kroksystemet och dess funktion.

Diariernr: 080201-9936778

33. Tankfartyget Sirius grundstötning 1999-11-29

- Vakhållningskungörelsens regler skall alltid följas ombord i fartygen eftersom oväntade väderförändringar och ändrade yttre omständigheter kan ske mycket snabbt.

Diariernr: 080201-0034050

34. Fiskefartyget GG 500 Vingaskär av Styrso i kollision med fiskefartyget KA 68 Ellinor 2000-01-10

- Det är viktigt att det finns utkik på bryggan och att vaktens befäl är behörig.

(Utkiken på Vingaskär var inte på bryggan. Vakthavande på Vingaskär var inte behörig.)

Diariernr: 080202-0034611/0034610

35. Tankfartyget Martina i kollision med containerfartyget Werder Bremen 2000-03-28

- Om någon av reglerna 7a, 7b, 8a och 6 i **internationella sjövägsreglerna**, som givit anledning till anmärkning, hade följts noggrannare hade olyckan möjligen kunnat undvikas. Det är därför viktigt att alltid ge regelverket stor uppmärksamhet i alla situationer.

Radarkollisioner har alltsedan radarn kom ombord i fartygen varit en verklighet hur sofistikerade anläggningarna än har blivit. Det är därför särskilt angeläget att komma ihåg att en navigatör på en annan brygga kan göra en helt annan bedömning än den egna speciellt vid passage med litet CPA.

Diariernr: 080201-0034777

36. Kemikalietankfartyget United Anton grundstötning 2000-04-09

- Vid händelsen informerades rederiets säkerhetsinspektör om det inträffade klockan 0430 och Bält VTS klockan 0442. Befälhavaren uppgav vid sjöförklaringen att rapporteringen skedde i enlighet med de skrivna instruktioner som fanns ombord. Det är av yttersta vikt att larm går direkt till MRCC där personalen är tränad att snabbt kunna bedöma situationen för att avgöra när och vilka insatser som kan behöva sättas in. Genom larmförfarandet vid den aktuella händelsen erhöll Bält VTS larmet cirka 35 minuter efter det att grundstötningen hade inträffat. Rederiet bör, i samråd med fartygets befälhavare, revidera befintliga larmrutiner.

Diariernr: 080201-0035399

37. Fiskefartyget Themis dödsfall 2000-06-09

- Det är alltid farligt att hantera tung fångstutrustning ombord i fiskefartygen och särskilt då arbetsuppgiften utförs utom synhåll för övriga besättningsmedlemmar. Vid arbetsuppgifter som den aktuella bör inte avhåll släppas förrän den som kopplar en stropp eller svep är synlig.

Diariernr: 080201-0035040

38. Taxibåten Glamour i kollision med fritidsbåt 2000-05-01

- För att båtlivet ska kunna fungera tillfredställande i de tätt trafikerade skärgårdarna och farlederna är det av vital betydelse att ta hänsyn till och att för övrigt noggrant följa de regler som uttrycks i sjövägsreglerna.
- Det är också viktigt att vid styr- och manöverplatser inte tillåta störande moment i form av passagerare.

Diariernr: 080201-0035489

39. Passagerarfartyget Motala Express grundstötning 2000-06-21

- Navigering bör i möjligaste mån ske i de markerade farlederna och man bör i vart fall undvika trånga passager i kombination med hårda girar som vid det aktuella tillfället.
- Någon form av färdplan bör upprättas i samband med att kryssningarna i skärgården planeras. I färdplanen bör bl a beaktas säkerhetsavstånd och den notering om navigering utanför de markerade farlederna som finns införd på sjökortet över Vättern.

Diariernr: 080201-0035718

40. Fiskefartyget Sidon förlist 2000-08-01

- Det är viktigt att även fartyg som inte är föremål för Sjöfartsinspektionens tillsyn är medvetna om kraven på säkerhetshöjande utrustning.
I Sjöfartsverkets kungörelse om fartyg med obemannat maskinrum, A9 1970, står det i § 5: Fartyg med en maskineffekt om högst 550 AHK (405 kW) skall förutom föreskrifterna i 4 § uppfylla följande fordringar.
- På styrplatsen skall finnas en gemensam akustisk och för varje särskild larmpunkt ej reglerbar optisk larmanordning, som utlöses vid kritiska värden på g) vattennivå i maskinrummet.
- S hade ingen hydrostatisk frigörare på flotten som låg placerad på styrhyttstaket. Detta gjorde att flotten inte flöt upp till ytan och utlöstes. Det rekommenderas att flottor utrustas med hydrostatisk frigörare. På marknaden finns en konstruktion, benämnd H20, som levereras komplett med surrningslina, frigörarmekanism och ”weak link”. Den är avsedd för flottor från 4 till 90 personer och kräver inget underhåll eller service. Den måste ersättas med en ny vartannat år. H20 kan fås för en billig penning och uppfyller IMO’s krav.

Diariernr: 080201-0035778

41. Passagerarfartyget Väddö rökutveckling och evakuering 2000-08-110

- Bristerna i det tekniska systemet bör åtgärdas så, att man inte i en stressad situation, utan att märka det, kan passera de inte alltför märkbara övergångarna mellan motornas olika lägen.
- Befintliga rutiner bör revideras att innefatta procedurer som säkerställer att avlämningar till nyanställd personal sker på ett fullödigt sätt.

Diariernr: 080201-0041023

42. Arbetsfartyget Visna läckage 2001-11-29

- Det är viktigt, särskilt med äldre träfartyg, att kontrollera att såväl bordläggning, spant som drevning är i god kondition.

Diariernr: 080201-0035911

43. Passagerarfartyget Nya Hjelmare Kanal grundstötning 2000-08-23

- Det är viktigt att följa de regler som är uppställda av rederierna. I det aktuella fallet gällde det alkoholpolicyn i rederiets SMS (Safety Management System).
- Beslut att tillåta passagerare att besöka fartygens bryggor måste tas med urskiljning. Vid trånga och svårnavigerade passager borde passagerarbesök på bryggan inte vara tillåtet.

Diariernr: 080201-0041302

44. Ro-ro fartyget Tor Scandia dödsfall 2000-12-13

- Fartygets SMS-manual skall översättas till engelska.
- Förtöjningsrutiner i fartygets SMS-manual skall revideras.
Förtöjningsrutinerna som är beskrivna i fartygets SMS-manual bör följas. I den händelse så anses befogat kan rutinerna revideras men skall alltid spegla de verkliga förhållanden som gäller.
- Det är viktigt att rätt personlig skyddsutrustning används vid allt fartygsarbete där betryggande skydd inte kan nås på annat sätt. Rederiet bör utvärdera vilken personlig skyddsutrustning som skall användas vid förtöjningsarbete. Man bör också inventera och identifiera andra arbetsområden som kräver personlig skyddsutrustning.

Diariernr: 080201-0035353

45. Passagerarfartyget Eskil grundstötning 2000-06-05

- Bryggrutinerna bör revideras att innefatta generellt förbud mot att personer som inte är involverade i fartygets navigering befinner sig på bryggan i trånga eller svårnavigerade farledsavsnitt.
- Rederiet bör planera fartygens resor på så sätt att befälhavarna ges tillräcklig tid för att upprätta färdplan för den kommande resan.

Diarienum: 080201-0036235

46. Passagerarfartyget Speedo I grundstötning 2000-09-28

- Det är av yttersta vikt att larm går direkt till MRCC där personalen är tränad att snabbt kunna bedöma situationen för att avgöra när och vilka insatser som kan behöva sättas in. Genom larmförfarandet vid den aktuella händelsen erhöll MRCC larmet med en tidsfördröjning som var cirka 3 timmar.
- Rutinerna som är beskrivna i fartygets SMS-manual skall följas. Rederiet bör, på lämpligt sätt, uppmärksamma land- och sjöanställda om vikten av att rutiner i SMS-systemet följs.

Diarienum: 080202-0126095

47. Torrlastfartyget Scot Trader däckslast överbord 2001-01-06

- Om ett för sjöfarten farligt föremål, som gått överbord från ett fartyg driver herrelöst i vattnet och utgör eller kan komma att utgöra en fara för sjösäkerheten i området bör fartygets befälhavare, redare eller ägare kunna åläggas att bärga föremålet. Om så inte sker bör Sjöfartsverket eller annan myndighet kunna utföra åtgärden på redarens eller ägarens bekostnad. Sjöfartsverket bör tillskriva Regeringen med förslag att lagstiftning i ärendet utarbetas.

Diarienum: 080201-0126915;080202-0126916

48. Fiskefartyget Väderö af Fisketången kollision med pallastfartyget Risvaer 2001-03-20

- Det är av yttersta vikt att fartygens bryggor är bemannade med personal som använder alla till buds stående medel för att bestämma andra fartygs rörelser. I det aktuella fallet, med den vädersituation som rådde, kunde den allra mest elementära form av uppmärksamhet från något av fartygen ha förhindrat en kollision.

Diarienum: 080201-0126948

49. Utbildningsfartyget Gunnfjaun personskada vid livbåtsövning 2001-03-21

- Då fartyget uteslutande används för utbildning bör en utbildningshandbok finnas ombord. Utbildningshandboken bör innehålla tillämpliga delar av vad som föreskrivs för SOLAS-fartyg regel 51 SJÖFS 1996:5 (se bilaga 3).
- Befintliga övningsrutiner skall revideras. Det är av yttersta vikt att övningar med livräddningsredskap sker på ett väl planerat sätt och att all material är noga kontrollerat före övningens genomförande. Eleverna skall, före den praktiska delen av varje övning, noga instrueras i funktionen av all material som man planerar använda. Rutinerna skall också omfatta beredskap som säkerställer att räddning sker på ett snabbt och effektivt sätt om personer av någon anledning faller i vattnet.
- Då övningar genomförs vid låga vattentemperaturer bör övningsdeltagarna utrustas med räddningsdräkter om sådana finns tillgängliga.
- Befintliga manualer, som beskriver dävert arrangemanget med tillhörande vinsch, skall i tillämpliga delar översättas till svenska.
- Tillverkarens instruktioner för sjösättning och handhavande av livbåten skall finnas tillgängliga ombord.
- För samtliga livräddningsredskap skall upprättas ett underhålls och inspektionsprogram som säkerställer att föreskrifterna i kapitel 2 paragraf 19 SJÖFS 1996:6 (se bilaga 1) uppfylls.

Diarienum: 080201-0127722/080201-0127723

50. Närsituation mellan torrlastfartyget Nordtrader och passagerarfartyget Laponia 2001-06-15

- Befälhavaren på L skall innan en resa påbörjas kontrollera att fartyget är bemannat i enlighet med det beslut om minimibemannning som finns utfärdat.
- Befintliga rutiner på L skall kompletteras så att utdik hålls i enlighet med Sjöfartsverkets kungörelse om vakthållning på bryggan på handelsfartyg (SJÖFS 1982:4).
- Rutinerna på L bör också kompletteras att innefatta rapportering till VTS-en då fartyget befinner sig inom något trafikinformationsområde. Man bör också kontinuerligt ha passning på områdets angivna VHF-kanal.
- Bryggrutinerna på L bör revideras att innefatta förbud mot att personer som inte är involverade i fartygets navigering befinner sig på bryggan vid nedsatt sikt eller i trånga och/eller svårnavigerade farledsavsnitt.

Diarienum: 080201-0129292

51. Tankfartyget Tärnsjö grundstötning 2001-12-06

- Vid fastställande av fartygs positioner, särskilt i trånga farvatten, är det viktigt att använda positioneringssystem och inte enbart förlita sig till optiska observationer.

52. Kemikalietankfartyget CT Sky grundstötning 2001-11-29

- Det är viktigt att besättningen ges tillfälle till vila också vid de tillfällen då de efter sina ledighetsperioder har rest under lång tid för att komma till sina arbetsplatser.
- Det är också viktigt att även vid reseplanering och navigering på rätt sätt utnyttja alla personella och andra resurser som finns tillgängliga.

Diariernr: 080201-02-15652

53. Torrlastfartyget Key personskada 2002-02-13

- Om det skulle vara nödvändigt att utföra en uppgift i en situation liknande den aktuella måste alltid ytterligare en man engageras att sköta sambandet.

Diariernr: 080201-02-15369

54. Torrlastfartyget Noren lastförskjutning 2002-01-25

- Rederiet och fartygens befälhavare bör tillsammans överväga och utarbeta en policy för hur däckslast bör hanteras vid olika årstider och olika vädersituationer. Vid det aktuella tillfället hade däckslaststötter sannolikt förhindrat lastförskjutningen. Befälhavaren är alltid ansvarig för besättningens, fartygets och lastens säkerhet. Det kan emellertid vara svårt att ändra på en sedan länge utbredd och inarbetad kutym.
- Korta paket bör i möjligaste mån lastas i lastrummen.
- Däckslastsurningarnas fästen i däck bör flyttas så att så stor vertikal vinkel som möjligt erhålls mellan surningarna och däckslasten.

Diariernr: 080201-02-15022

55. Lotsbåt 757 läckage på grund av bortsliten ekolodsgivare 2001-12-24

- Rutiner skall utarbetas för provkörning av läns och brandvattenssystemen. Det bör också dokumenteras med vilka tidsintervaller systemen skall provköras.
- Den avstängningsbara backventilen mellan maskinrummets förliga länsil och länslådan bör initialt hållas stängd.
- Det är viktigt att båtmän får utbildning på den typ av båtar som de är utsedda att handha. Det bör utarbetas ett utbildningsprogram som säkerställer att båtmän får tillräcklig kunskap om lotsbåtar och dess utrustning.
- En fullständig genomgång bör ske av T vad avser märkning av ventiler och andra viktiga komponenter som finns ombord. Manöverdonet till backventilen som är placerad mellan brandpumpen och länsilen bör dras upp ovan durken.
- Sjöfartsinspektionen bör utfärda interna instruktioner för hur skrovgenomföringar av ekolodsgivare och liknande anordningar ska bedömas (utföras).

Observera att rekommendationerna i valda delar också kan vara aktuella för och beröra Sjöfartsverkets övriga tjänstebåtar.

Diariernr: 080201-02-15803

56. Fiskefartyget Havbris grundstötning 2002-03-05

- Den stora risken med sänkt vakenhetsgrad vid olika tillfällen och förhållanden gör det angeläget att påpeka faran av att sjunka ner i en bekväm fåtölj under tider på dygnet då påfrestningen att hålla sig vaken är dokumenterat stor.

Diariernr: 080201-02-15485

57. Torrlastfartyget Nordgard i kollision med ro-ro fartyget Styrsö 2002-01-31

- Rederiet för Nordgard bör utarbeta rutiner och instruktioner för fartygen vad avser utkikar så att de överensstämmer med regelverket.

Diariernr: 080202-02-16471

58. Bulkfartyget Malmnes glödbland i lasten 2002-05-13

- Stockholms sjötrafikområde bör utarbeta rutiner för hur olika typer av oönskade händelser skall hanteras på säkrast möjliga sätt.
- Fartygets säkerhetsmanual bör kompletteras att gälla även den aktuella typen av händelser.
- Rederiet bör se till att deras fartyg är certifierade enligt SOLAS regelverk.

Diariernr: 080201-02-16147

59. Torrlastfartyget Nord Transporter grundstötning 2002-04-15

- Befintliga rutiner på NT skall kompletteras så att utkik hålls i enlighet med Sjöfartsverkets kungörelse om vakthållning på bryggan på handelsfartyg (SJÖFS 1982:4).
- Det är av yttersta vikt att larm går till MRCC där personalen är tränad för att snabbt kunna bedöma situationen för att avgöra när och vilka insatser som kan behöva sättas in. Vid den aktuella händelsen fördröjdes larmet med cirka 6 timmar.
- Timscheman som förs ombord på fartyget skall föras så att de stämmer överens med de tider som sjömannen verkligen har arbetat.
- Det bör klart framgå av skeppsdagboken när vaktskiftet sker mellan befälen.

Diariernr: 080202-02-16913

60. Torrlastfartyget Molly i kollision med slussport 2002-07-08

- Det är viktigt att i fartygen hålla en hög nivå då det gäller underhåll och översyn. Detta gäller särskilt system och detaljer som är vitala för fartygets framförande. Detta skall också vara en del av fartygens ISM-system.
- För att hålla kontroll på att inga detaljer förbises är det till hjälp och översiktligt att upprätta underhållslistor.

Diariernr: 080201-02-16643/080201-02-16641

61. Kollision mellan segelfartyget Gratia Av Göteborg och fiskefartyget Bohuslän Av Fiskebäck

- Ljudsignalering och radiokommunikation kan brukas i sådan omfattning att värdet förloras och bruket närmast övergår i missbruk. Å andra sidan ska dessa kommunikationsmetoder i motiverade situationer inte underskattas.
- Vakhavande befäl bör alltid vara förberedda på att använda sig av ljudsignalering eller radio.
- Man kan förbereda sig t ex. genom att vara medveten om vilken signal som är lämplig i aktuell situation eller vilket radioanrop som kan tänkas ge bäst resultat.

Diariernr: 080202-02-17572

62. Torrlastfartyget Meg grundstötning 2002-10-15

- Den stora risken med sänkt vakenhetsgrad vid olika tillfällen och förhållanden gör det angeläget att påpeka faran av att sjunka ner i en bekväm stol under tider på dygnet då svårigheten att hålla sig vaken är dokumenterat stor.
- Det är av yttersta vikt att utkik hålls i enlighet med gällande regler.
- Det är också viktigt att larm går direkt från fartyget till MRCC där personalen är tränad att snabbt kunna bedöma situationen för att avgöra när och vilka insatser som kan behövas sättas in. Genom larmförfarandet vid den aktuella händelsen fick MRCC larmet cirka två timmar efter det att grundstötningen hade inträffat.

Diariernr: 080202-02-17657

63. Ropax-färjan Mermaid II grundstötning utanför Västervik 2002-10-23

- Befälhavaren bör tillse att rutinerna vid mörker och i övrigt ogynnsamma omständigheter ändras så att bryggbemanningen ökar så att radarapparater och annan utrustning kan utnyttjas optimalt. Rederiet bör bekräfta alternativt tillse att befälhavaren har det stöd som behövs för sådan åtgärd.

Diariernr: 080201-02-17481; 080202-02-17482

64. Torrlastfartyget Vingaren i kollision med finska ro-ro fartyget Garden 2002-10-02

Med anledning av att flera olyckor av samma typ har inträffat uppmanas vaktgående att vara uppmärksamma på de tryck- och strömningssystem som finns runt fartygsskrov i rörelse. Dessa är särskilt utpräglade i trånga och grunda farledsavsnitt. Enligt bilaga 2 bör avståndet mellan två fartyg som ska passera varandra vara 0,8 x längden av det största fartyget. I det aktuella fallet skulle alltså avståndet mellan Garden och Vingaren ha varit 120 meter.

- Vid passage i trånga farvatten bör de två fartygen tillsammans planera för passagen.
- Fartyg som använder begränsade farvatten bör ha utarbetade procedurer för passage och möte av andra fartyg.

Diariernr: 080201-02-16146

65. Ro-ro fartyget Southern Carrier brand i maskinrummet 2002-04-16

- Befintliga rutiner skall kompletteras så att brandövningar hålls varje månad.
- Rutiner skall etableras som säkerställer att all tillgänglig brandmans- och släckutrustning vid varje tillfälle är klar att användas.
- Instruktionen för utlösning av CO₂-anläggningen skall revideras.
- De personer som är utsedda till gruppleddare i brandgrupperna bör genomgå släckledarkurser.

Diariernr: 080201-02-17978

66. Fiskefartyget Lavö grundstötning 2002-11-28

- Det är viktigt att, särskilt i trånga farvatten, utnyttja befintlig navigationsutrustning och personella resurser på ett optimalt sätt.
- Sjöfartsverket bör snarast utreda de rutiner Svenska Sydkustfiskarnas Centralförbund har för tillsyn och service av lyspricken vid Skälören.

Diariernr: 080202-03-15022

67. Torrlastfartyget Dalarna grundstötning 2002-12-22

Den bristande kontroll som kan uppstå vid complacency kan förebyggas med bl a följande arbetsätt:

- Effektivt utnyttjande av tillgängliga resurser (som t ex utkik eller annan navigatör).
- Navigering efter minst två system.
- Strävande efter en god arbetsdisciplin, bl a genom att alltid följa de rutiner och checklistor som finns.

Diariernr: 080201-03-15185

68. Ropax-färjan Lübeck Link personskada 2003-01-25

- Rederiet skall säkerställa att ingen, som inte har godkänd utbildning för sjukvård, sätts att ansvara för denna. Behörig personal skall alltid användas.
- Berörd personal skall ha kännedom om operationsmanualens procedurer. De procedurer som finns beskrivna i manualen skall följas.
- Befintliga rapporteringsrutiner skall revideras så att det säkerställs att händelser som omfattas av sjölagens 6 kapitel 14 § snarast rapporteras till Sjöfartsverket.
- Då föremål skall transporteras till högre belägna platser är det viktigt att använda rätt arbetsmetod.
- Vid ensamarbete bör alltid kommunikationsradio medföras om det är möjligt.

- Det är viktigt att utnyttja möjligheten att via MRCC samråda med läkare i varje sjukvårds- eller olycksfallsärende, om det inte är uppenbart onödigt.
- Sjöfartsinspektionen bör på lämpligt sätt verka för att en enhetlig tolkning av bestämmelsen kommer till stånd.
- Då det uppenbarligen finns risk för svåra skador vid fall från lejdare som är kortare än 6 meter bör Sjöfartsinspektionen överväga att revidera bestämmelserna om lejdarens konstruktion. Förhållandet avser lejdare med en större lutning mot horisontalplanet än 70 grader.

Diariernr: 080201-03-15187; 080202-03-15190

69. Roro fartyget Seawheel Rhine i kollision med holländska ro-ro fartyget Assi Euro Link 2003-01-25

- När ny besättning tillträder sin tjänst är det viktigt att de får den kunskap om fartyget, dess utrustning och vakthållningen som är nödvändiga för att de på ett korrekt sätt skall kunna utföra de arbetsuppgifter som de tilldelats.
- Det åligger också den nyanställda att aktivt medverka till att han erhåller denna utbildning.
- All introduktionsutbildning bör också dokumenteras.

Diariernr: 080201-03-15775

70. Torrlastfartyget Glory Credo grundkänning 2003-04-09

- Rederiet bör aktivt säkra att man i fartygen är medvetna om ISM-handbokens instruktioner och att dessa följs.
- All kommunikation bör ske på ett språk så att alla inblandade har tillgång till viktig information.

Diariernr: 080202-03-16440

71. Torrlastfartyget Solvita grundstötning 2003-07-11

- Alla rederier bör utarbeta en drog- och alkoholpolicy.

Diariernr: 080201-03-15918

72. Ropax-färjan Casino Express kollision med kaj 2003-05-07

- Vid gång i trånga farvatten och vid manövrering till och från kaj skall alltid 4 maskiner vara inkopplade.
- Berörd personal skall ha kännedom om att problem som uppstår omedelbart skall rapporteras i enlighet med fartygets SMS.
- Det är viktigt att alltid respektera de fartbegränsningar som råder i farlederna.
- Det är viktigt att de tillbudsrapporter som inkommer till rederier behandlas i enlighet med ISM-systemets intentioner. I det aktuella fallet inkom 10 st tillbudsrapporter under 2,5 månader utan att rederiet vidtog tillräckliga åtgärder med anledning av rapporterna.

Diariernr: 080202-03-16863

73. Torrlastfartyget Oosterbrug grundstötning i Malmö 2003-09-16

- Navigation ska aldrig utföras med endast en metod.
- Utkik ska finnas på bryggan. En aktiv utkik är ett bra sätt att förebygga olyckor.

Diariernr: 080201-04-15669

74. Passagerarfartyget Morgan É Tholén grundstötning med förlisning 2004-03-16

- Vid framförande av fartyg måste alltid mer än en informationskälla och om möjligt mer än en navigationsmetod användas.

Diariernr: 080202-04-15509

75. Torrlastfartyget Hannes grundstörning 2004-02-28

- Besättningen ska alltid ges tillfälle till minst den vila som STCW-koden föreskriver.
- Det är viktigt att utkik hålls i enlighet med gällande regler.
- Det är också viktigt att larm går direkt från fartyget till MRCC där personalen är tränad att snabbt bedöma situationen för att avgöra när och vilka insatser som kan behövas sättas in. Genom larmförfarandet vid den aktuella händelsen fick MRCC larmet cirka 6 timmar efter det att grundstötningen inträffade.
- Sjöfartsverket bör upprätta rutiner som säkerställer att man vid tillsyn och service av fyrar och andra sjömärken kontrollerar att sektorer och annan information stämmer överens med vad som anges i sjökorten. Det är också viktigt att lotsar och andra sjöfarande är uppmärksamma på och rapporterar avvikelser.

Diariernr: 080201-03-17553 / 080202-03-17555

76. Tankfartyget CT Sky i kollision med torrlastfartyget RMS Voerde 2003-11-25

- Rederierna bör skärpa sina rutiner för vaktgående och försäkra sig om att utkik hålls på ett professionellt sätt.
- Rederierna bör försäkra sig om att det ombord i fartygen alltid finns praktisk möjlighet för vaktgående befäl att ha utkiksman och att förstärka vakten vid behov.
- Praktiska hinder i form av skott eller annat, som kan förhindra effektiv utkik, bör, om möjligt, avlägsnas eller omdisponeras så att hindret avlägsnas.
- Rederiet för RMS Voerde bör göra en översyn över besättningsstorleken. I denna översyn bör minst ingå fartygets fartområde, antalet hamnanlöp, lastens karaktär och arbetsbelastningen (inkluderat skrivbordsarbete) för besättningen. Ombordarbetet ska kunna utföras inom ramen för gällande vilotidsregler.

- Rederiet för CT Sky bör ge fartygen de resurser som behövs för att kunna utföra arbetet ombord inom ramen för vilotidsreglerna.

Diariernr: 080202-04-191262

77. Bulkfartyget Dominat grundstötning 2004-06-07

- Det är av stor vikt att utnyttja de resurser, både personella och tekniska, som finns att tillgå.

Diariernr: 080201-03-16864

78. Passagerarfartyget Silja Opera kollision med fartyg som låg förtöjda vid kaj

2003-09-17

- Vid navigering med lots ombord är det viktigt att i nära samarbete med lotsen vid alla tillfällen hålla noggrann kontroll på fartygets position och rörelser.
- Det är också viktigt att ta till vara och tillämpa de erfarenheter från BRM och andra kurser som man har genomgått.
- I de fall simuleringar och andra bedömningar görs så skall resultaten av dem vara klara och finnas tillgängliga ombord innan fartyget sätts i trafik.

Diariernr: 080201-03-17474

79. Passagerarfartyget Silja Opera kollision med fartyg som låg förtöjda vid kaj

2003-11-12

- Det är viktigt med ett fungerande samspel mellan bryggbefäl och lots.
- Vid navigering med lots ombord är det viktigt att i nära samarbete med lotsen vid alla tillfällen hålla noggrann kontroll på fartygets position och rörelser.
- Rederiet bör revidera sina rutiner och procedurer för navigering med lots ombord. Rutinerna bör utformas så att de inte ger utrymme för några tveksamheter vad gäller befälhavarens eller vakthavande befäls ansvar och skyldigheter avseende fartygets säkerhet.

Diariernr: 080202-04-17008

80. Frys/orofartyget Fjord Ice grundstötning 2004-09-14

- Det är viktigt att man har löpande kontroll av fartygets framfart, dess position och omgivande trafik.
- Rederiet för Fjord Ice bör försäkra sig om att fartyget följer gällande regler för utkik.
- Rederiet för Fjord Ice bör försäkra sig om att rutiner och regler för vilotider sköts ordentligt ombord.
- Regelverket avseende AIS bör förändras så att instrument får optimal säkerhetshöjande effekt. En sådan förändring bör minst innebära krav på möjlighet för befälet till integrering med radar.

Diariernr: 080202-04-16267

81. Tankfartyget Neptunus brand i maskinrummet 2004-05-21

- Företeelsen att inte bege sig till sin samlingsplats vid brandlarm bör uppmärksammas och diskuteras vid upprättande av alarmlistor och säkerhetsorganisation.
- För att säkerställa att kommunikationen fungerar mellan rökdykare, gruppleddare och brandchef bör friskluftsmaskerna förses med kommunikationsutrustning.
- Rederiet bör i samråd med fartygets besättning överväga att finna en lämpligare placering av brandstation 2

Diariernr: 080202-04-16921/ resp. 080201-04-16922

82. Roropassagerarfartyget Isabella i kollision med torrlastfartyget Rospiggen

2004-08-30

- Vid den aktuella såväl som vid ett flertal andra händelser som har inträffat har bristande utkik varit den direkta eller bidragande orsaken till att händelserna över huvud taget har kunnat inträffa. Det finns därför anledning att betona vikten av att regler om utkik alltid följs.
- Rederiet för Isabella bör i sin kursverksamhet utöka omfattningen av träning av samspelet mellan navigatörerna.
- Det är viktigt att alltid följa de villkor som finns för utnyttjande av farledstillstånd. Rederiet för Isabella ska säkerställa att samtliga villkor för nyttjande av farledstillstånd på lämpligt sätt finns implementerade i alla av rederiet berörda fartygs ISMC-manualer. Det finns anledning att påpeka att ett av villkoren är att ”de för farleden gällande föreskrifterna skall noggrant iakttas” vilket också innefattar att gällande fartbegränsningar inte överskrids.
- Sjöfartsverket bör i ”villkor för utnyttjande av farledstillstånd” införa ytterligare ett villkor med texten ”tillståndet får utnyttjas endast under förutsättning att separat utkik finns”.

Diariernr: 080202-04-17547 / 080201-04-17552

83. Bogserfartyget Tug Nestor med pråmen Barney grundstötning 2004-11-23

- Hänsyn måste tas till alla kända faktorer innan beslut fattas huruvida det finns möjlighet till överlevnad eller inte.
- En avlysning utsträckning i tid får inte vara godtycklig. Det borde vara möjligt för en fartygsintressent att få tillträde då ingen aktivitet sker av någon myndighet.

Diariernr: 080202-04-17548

84. Bulkfartyget Polo M grundstötning 2004-11-23

- Det är viktigt att all relevant information alltid antecknas fortlöpande i fartygens skeppsdagbok.
- Det är också viktigt att med alla tillgängliga medel alltid hålla noggrann kontroll på fartygets position. Vid den aktuella händelsen utnyttjades inte all tillgänglig bryggutrustning och befälens uppmärksammade inte förrän i ett för sent skede att fartyget draggade.

Diariernr: 080202-05-15312

85. Torrlastfartyget Naven grundstötning 2005-02-15

- Att vid framförandet av ett fartyg endast använda en källa för att bestämma fartygets position är inte tillfyllest. Detta gäller särskilt vid skärgårdsnavigering.
- Vid byggandet av sektorfyror bör problemet med överlysning av en vit sektor in i en intilliggande mörk beaktas. Vid den aktuella fyren skulle en grön sektor kunna läggas bredvid den vita för att eliminera misstag som det aktuella.
- Enligt Regel 5 i internationella sjövägsreglerna och STCW-kodens kapitel VIII sektion 3-1 skall varje fartyg ständigt hålla noggrann utkik.

Diariernr: 080202-05-15553

86. Torrlastfartyget Steel Queen grundstötning 2005-03-20

- Ett fartygs position skall alltid bestämmas med mer än en navigeringsmetod.
- Ett fartygs position får därför aldrig bestämmas med hjälp av enbart flytande utmärkningar.
- Vid navigering i isfarvatten måste extra stor försiktighet iakttas vid användande av flytande utmärkning.

Diariernr: 080201-05-15497

87. Roropassagerarfartyget Stena Danica grundkänning 2005-03-07

- Det har vid en del tidigare grundstötningar kunnat konstateras att inblandade både fartygsbefäl och lotsar inte varit fullt medvetna om storleken på den inverkan i form av nedsänkning som squateffekten har på fartyg. Det är nödvändigt att man vid gång i farvatten med liten klarning under kölen anpassar farten så att bottenkänning undviks.

Diariernr: 080201-05-15765 / 080201-05-15858

88. Passagerarfartyget Göteborg – trossbåten Båtman 8 drogs ner vid bogsering 2005-04-18

- Rederiet för Båtman 8 bör upprätta skrivna instruktioner som klargör vilka uppdrag som rederiets fartyg får utföra. Om bogsering ska utföras med något av fartygen så ska instruktionerna innehålla utförlig information om vilken typ av bogsering som får utföras.
- Besättningarna ska då också erhålla utbildning i bogsering och kroker ska förses med någon form av snabbtöslösning.
- Det är viktigt att befälhavare och lots i samråd överväger val av bogserbåtar. I detta avseende vilar ett större ansvar på lotsen som får anses ha bättre kännedom om de lokala förhållandena.

Diariernr: 080201-05-16295

89. Torrlastfartyget Noren i kollision med fritidsfartyget Fregatt 2005-06-23.

- Sjöfartsinspektionens Fartygsoperativa enhet uppmanas att tillskriva sjöbefälsskolorna och framhålla att de i undervisningen speciellt framhåller skillnaden mellan tillämpningen av reglerna 18 och 19 i internationella sjövägsreglerna.
- Rederiet för Noren bör vidta åtgärder för att på lämpligt sätt komma tillrätta med problemet att radarskugga uppstår på grund av kranarnas placering. Detta gäller även systerfartyget Sommen.

Diariernr: 080202-05-15206 / 080201-05-15207

90. Ropaxfärjan Pomerania i kollision med tankern Rio Grande 2005-01-31.

Det bör diskuteras om inte BRM-kurs skulle vara obligatorisk.

- Sjöfartsinspektionens tekniska enhet bör verka för att tydliga internationella riktlinjer anger i vilken mån utrustning och instrument, anslutna till VDR för att förse denne med data, ska vara påslagna.
- Sjöfartsinspektionens operativa enhet bör tillskriva sjöfartshögskolorna och framhålla att de belyser problematiken med för hög tilltro till elektroniska instrument på ett tillfredställande sätt.
- Rederiet för Pomerania bör överväga att införa BRM-kurs som standard för navigationsbefäl.
- Rederiet för Pomerania bör se till att värdena på VDR:en blir korrekta.

Diariernr: 080201-05-17033

91. Kranmotorskepp Lodbrok kört på bron mellan Lilla och Stora Essingen 2005-10-14.

- Innan en resa påbörjas är det ett oeftergivligt krav att göra en reseplanering där sådant som kan tänkas bli ett hot för säker framfart uppmärksammas och tas hänsyn till.

Diariernr: 080201-05-16631

92. Torrlastfartyget Eken olycka med dödlig utgång 2005-08-19

- Riskerna med att gå ner i slutna utrymmen är väl kända och hade också på Eken diskuterats på skyddskommittémöten. Information om riskerna gavs även vid förtrogenhetsutbildning ombord. Dessutom gavs information om förhållandet vid säkerhetskurser som besättningen hade genomgått i land. Oavsett dessa omständigheter hade informationen inte nått fram till besättningen. Man bör på fartygen, där så är möjligt, hålla slutna utrymmen låsta. Önskvärt är också att något slag av ”arbetstillåtelse” i form av checklista utarbetas och används före tillträde till slutna utrymmen. Information bör även intensifieras ytterligare vid skyddskommittémöten.
- Det är viktigt att gasmätning alltid sker före tillträde till slutna utrymmen.
- I utrymmen där syrebrist kan uppstå ska inte förvaras någon form av arbetsmaterial.
- Protokoll som förs vid skyddskommittémöten bör skrivas ”berättande” och bör innehålla information om vad som har avhandlats vid möten. Det är viktigt att protokollet skrivs på så sätt att också de som inte närvarat vid möten kan bilda sig en uppfattning om vad som har avhandlats och vilka beslut som har tagits.

Diariernr: 080202-05-17304

93. Torrlastfartyget Allora grundstötning 2005-11-24

- Enligt regel 5 i internationella sjövägsreglerna och STCW-kodens kapitel VIII sektion 3-1 skall varje fartyg ständigt hålla noggrann utkik.
- STCW-koden kapitel VIII sektion A-VIII/1 reglerar vilotiden ombord. Det är av allra största vikt att vaktgående personal får den vila som lagstiftningen stipulerar.

Diariernr: 080201-05-16958

94. Silja Serenade och KBV 046 i närsituation 2005-10-04

- Kustbevakningen rekommenderas att införa ISM i sin organisation och i sina fartyg. Detta bör inkludera inom organisationen lägsta acceptabla standard för utrustning och dess utformning/tillgänglighet (bl.a. avseende elektroniska sjökort och AIS9 och inom organisationen lägsta acceptabla standard för radiopassning och rutiner för extraordinära situationer (bl.a. avseende styrningsrutiner).
- Alla sjöfarande rekommenderas att passa relevanta radiokanaler, även om det inte är obligatoriskt, samt att direkt koppla ur automatstyrning och i stället ta direkt kontroll över rodet vid akuta situationer som kräver kraftiga manövrar.

Diariernr: 080201-05-17234/080202-05-17235

95. Roropassagerarfartyget Finnsailor i kollision med maltesiska bulkfartyget General Grot-Rowecki 2005-11-13

- Båda fartygens rederier rekommenderas att se till att respektive vaktgående befäl är medvetna om sjövägsreglerna och särskilt, med anledning av den aktuella olyckan, regel 10.

Diariernr: 080201-06-15244/080202-06-15243

96. Roropassagerarfartyget Stena Danica i kollision med tankfartyget Beskid 2006-01-31

- Göteborgs hamnordning bör kompletteras med en tydlig instruktion för hur avgående fartyg ska agera.
- VTS roll bör utvärderas.

Diariernr: 080201-05-16986

97. RIB-båten Charter 5 kantrat 2005-10-09

- Sjöfartsinspektionen bör överväga att införa krav om att operatörer av snabba fartyg ska kunna dokumentera med vilken fart fartygen kan framföras. Vid tveksamhet om fartygen kan framföras i 45 knop eller mer bör Sjöfartsinspektionen göra fartprov med fartygen.
- Operatörer av snabba fartyg bör förvara någon form av kommunikationsutrustning (mobiltelefon, bärbar VHF-radio etc.) i vattentät förpackning innanför överlevnadsdräkt eller flytoverall. De operatörer som använder flytoverall i sin verksamhet bör överväga att byta ut dessa mot godkända överlevnadsdräkter som ger ett betydligt bättre skydd mot nedkylning om någon hamnar i vattnet.
- Innan en resa påbörjas är det ett oeftergivligt krav att göra en färdplan där allt som kan tänkas bli ett hot för säker framfart uppmärksammas och tas hänsyn till. Färdplanen ska också innehålla information om planerad färdväg. För att underlätta en eventuell räddningsoperation är det viktigt att kopior av färdplaner alltid finns tillgängliga i land hos operatören.
- Operatörer av snabba fartyg ska före avfärd ge passagerarna information om all säkerhetsutrustning som finns ombord. Passagerarna ska också informeras om vad som ska iakttas vid man över bord situation och andra händelser som kan tänkas inträffa. Information som ges bör dokumenteras.
- Rederiet för Charter 5 ska dokumentera någon form av kontrollfunktion som säkerställer att någon i landorganisationen larmas om något av rederiets fartyg inte återvänder vid förväntad tidpunkt. Det är inte försvarbart att, som vid den aktuella händelsen, larm till MRCC om att fartyget inte hade återvänt planenligt inkom från en av passagerarnas anhöriga mer än tre timmar efter planerad ankomsttid.
- Rederier bör se till att deras RIB-båtar inte av befälhavarna framförs i farter som inte är förenliga med gott sjömanskap.

Diariernr: 080201-06-15503

98. Kemikalietankfartyget Pandion grundstötning 2006-03-04.

- Det är viktigt att ta till vara erfarenheter från BRM-kurser och att använda alla till buds stående möjligheter som både instrument och personal erbjuder för att kunna framföra ett fartyg på ett så säkert sätt som möjligt.

Diariernr: 080201-05-17202

99. Ropax-fartyget Huckleberry Finn kollision med pir 2005-10-28.

- Vid förflyttning mellan fartyg med olika egenskaper rekommenderas övning i simulator kombinerat med träningsmöjligheter.
- Rederiet för Huckleberry Finn rekommenderas att vidta åtgärder så att förutsättningar för besättningen att få minst den vila som regelverket föreskriver erhålles.

Diariernr: 080201-06-15171

100. Bogser- och bärgningsfartyget Nordskär kantrat 2006-01-20.

- Det är viktigt att det vid all bogsering alltid finns möjlighet att från styrplatsen fjärrutlösa bogserkroken. Rederiet för Nordskär ska på samtliga sina bogserbåtar tillse att fjärrutlösning kan ske från styrplatsen samt vid gångbord på styrbords och babords sida.
- Nedgångsluckan till maskinrummet liksom alla andra flödesöppningar ska hållas stängda när fartyget är till sjöss. Om fönstren dimensioneras kraftigare ökar möjligheten att få ett tätt fartyg där inget vatten kan tränga in.
- Innan en bogsering påbörjas är det viktigt att göra en detaljerad planering av hur bogseringen ska utföras.
- Vid kraftiga girar är det viktigt att hålla låg fart.
- Det är också viktigt att såväl redare som befälhavare före resors början förvissas sig om att gällande bemanningsföreskrifter är uppfyllda.

Diariernr: 080201-06-15454

101. Roro-fartyget Tor Flandria kollision med bro 2006-02-25.

- Vid händelsen kunde inte fartygets styrbordsmaskin manövreras från bryggvingarna på grund av ett trasigt kretskort. Vid tillfällen när bryggutrustningen av någon anledning inte fungerar fullt tillfredställande bör man överväga att förstärka bryggbemanningen. Detta är särskilt viktigt vid slussning, ankomst eller avgång från hamn.

Diariernr: 080201-06-16592

102. Passagerarfartyget Gerda Gefle grundstötning 2006-07-21

- Det är ett oeftergivligt krav att vid vart tillfälle ha kontroll över antal personer som finns ombord. Ägaren av Gerda Gefle ska upprätta nya rutiner som säkerställer att information om rätt antal personer ombord vid vart tillfälle finns tillgängligt såväl på fartyget som hos landorganisationen.
- Ägaren ska också informera tillträdande befälhavare om att fortlöpande anteckningar ska göras i skeppsdagboken (föreskrifter angående skeppsdagbok återfinns i SJÖFS 1996:12).
- Ägaren av Gerda Gefle ska upprätta rutiner för hur vaktavlösning ska ske. Instruktionerna ska innehålla klara anvisningar om vad avgående och pågående vakt ska beakta vid avlösning.
- Ägaren av Gerda Gefle ska upprätta rutiner som säkerställer att arbets- och vilotidsjournal förs i enlighet med vad som föreskrivs.
- Vid ett flertal händelser som har inträffat har bristande utkik varit den direkta eller bidragande orsaken till att händelserna överhuvud taget har kunnat inträffa. Det finns därför anledning att framhålla att utkik alltid ska hållas. Utkiken ska vara väl instruerad i sina plikter och vara en så kallad ”aktiv utkik”. Ägaren av Gerda Gefle ska införa nya utkiksrutiner.
- Vid navigering är det viktigt att alltid använda fler än en navigeringsmetod. Detta gäller speciellt vid navigering i trånga farvatten.
- Reseplanering ska ske innan en resa påbörjas. Det har hävdats att det för Gerda Gefle kan vara svårt att inför resor göra reseplanering då man ofta går för segel. Detta innebär att fartyget navigerar med hänsyn till vindriktning och man då kan komma in i skärgårdar på inte förutsägbara platser. Vid sådana tillfällen ska ny reseplanering ske före ingång i skärgården.
- Ägaren av Gerda Gefle bör överväga att, vid gång i trånga farvatten, manna upp styrplatsen med ett extra befäl. Detta gäller i synnerhet när det råder mörker.
- Ägaren av Gerda Gefle ska upprätta rutiner som säkerställer att anmälan om sjöförklaring, när sådan ska hållas, görs i enlighet med vad som föreskrivs i sjölagen.

Diariernr: 080202-06-17325/080201-06-17303

103. Tankfartyget Visten i kollision med fiskefartyget Eros 2006-10-25

- Vid ett flertal händelser som har inträffat har bristande utkik varit den direkta eller bidragande orsaken till att händelserna över huvud taget har kunnat inträffa. Det finns därför anledning att framhålla att utkik alltid ska hållas. Utkiken ska vara väl instruerad i sina plikter och vara en så kallad ”aktiv utkik”.
- Det är viktigt att alltid försäkra sig om att MRCC informeras vid kollision eller andra händelser. Personalen på MRCC är tränade för att snabbt kunna bedöma situationen för att avgöra vilka insatser som kan behövas sättas in. Vid den aktuella händelsen hade situationen kunnat utvecklas annorlunda och det hade då varit av vikt att MRCC i ett tidigt skede hade haft information om vad som inträffat.

Diariernr: 080201-06-17666

104 Fiskefartyget Marina Av Hönö grundstötning och förlisning 2006-12-09

- Vid alla former av närsituationer där kraftiga roderkommandon kan tänkas behövas är det viktigt att noga överväga styrsätt. Då automatstyrningen är i bruk i en stressituation kan det vara risk för att den inte används så att den ger optimal effekt.
- Det är väsentligt att överlevnadsdräkter sköts i överenskommelse med utfärdade riktlinjer.
- Teststationer som utför kontroll av utrustning bör uppdatera sina rutiner lägst till gällande riktlinjer.

Diariernr: 080202-07-15138

105. Torrlastfartyget Trans Frej grundstötning 2007-01-14

- Rederiet bör överväga att installera utrustning för grafisk presentation av mottagen AIS information på en bildskärm där även kartbild visas. Detta i stället för det befintliga textbaserade presentationssystemet MKD. Det skulle ge navigatören den erforderliga informationen även i mycket dåliga förhållanden.
- Vid ombordbesök föreslog befälhavaren att utredningen skulle peka på att lyspricken Rundskärsgrunds ljusstyrka skulle ökas eftersom den är mycket svag och tillsammans med Korpholmens fyr dessutom vid fart mot hamnen lätt kan försvinna i bakgrundsljuset. Sjöfartsinspektionen rekommenderas att kontakta Oxelösunds hamn, som äger pricken, och anmoda den att byta ut den mot en ljusstarkare lysboj.

Diariernr: 080201-06-17819

106. Oljetankfartyget Stoc Regina personskada 2006-12-27

- Vid händelsen skulle prov från lasten tas via en lucka som var avsedd för lastrengöring. På fartyget fanns det slutna system som var avsedda att ta prover från. Det är viktigt att alltid använda den utrustning och de system som finns tillgängliga på sätt som de är avsedda för. I de fall befintliga rutiner revideras eller nya införs bör alltid en riskanalys göras.
- Rederiet för Stoc Regina ska införa rutiner som säkerställer att säkerhetsdatablad finns tillgängligt ombord innan lastning påbörjas.
- Vid den aktuella händelsen var koncentrationen av gas så hög att filtermasker sannolikt hade haft en begränsad användningstid. Om det vid tillträde till utrymmen finns misstanke om höga koncentrationer av gas ska alltid andningsapparater användas.

Diariernr: 080201-06-17267

107. Rorofartyget Atlantic Companion blackout och grundstötning 2006-10-22

- Sjöfartsinspektionen rekommenderas att se över regelverket med avseende på sektioneringsbrytares återställningsfunktion.
- Rederiet för Atlantic Companion och hennes systerfartyg rekommenderas att se till att ankringsfunktionerna säkerställs även vid nöddrift.
- Rederiet för Atlantic Companion och hennes systerfartyg rekommenderas att se till att sektioneringsbrytarens återställningsfunktion säkerställs.
- Rederiet för Atlantic Companion och hennes systerfartyg rekommenderas att se till att spakar att återställa hjälpmaskinernas mekaniska skydd finns lätt tillgängliga vid varje hjälpmaskin för extraordinära situationer.
- Tekniska chefen på Atlantic Companion rekommenderas att säkerställa att tillförseln av bränsle till hjälpmaskinerna inte bryts vid korta spänningsfall.
- Det är väsentligt att man vid prov av nya fartyg eller system utför dessa under så autentiska och realistiska förhållanden som möjligt. Därmed ökar möjligheten att upptäcka dolda fel så att de inte finns kvar då fartyget går i normal drift.

Diariernr: 080202-06-17470

108. Bulkfartyget Saga Spray dödsfall 2006-11-16

- Rederiet för Saga Spray ska se till att nedgångsluckorna till lastrummen märks ”Low Oxygen Risk Area” eller motsvarande text.
- Rederiet uppmanas att ge befälhavarna sådana instruktioner att reglerna i ISM manualen följs

Diariernr: 080201-07-15141

109. Mudderprämen George dödsfall 2007-01-14

- Rederiet ska uppdatera sitt systematiska arbetsmiljöarbete i enlighet med gällande föreskrifter.
- Rederiet ska förändra sin organisation så att ett aktivt olycksförebyggande och säkerhetshöjande arbete kontinuerligt kan upprätthållas.

Diariernr: 080201-07-15629

110. Bogserbåten Bohus maskinveri grundstötning samt förlisning 2007-03-16

- Ombord fanns generellt sett en mycket erfaren besättning. Besättningen hade emellertid mycket ringa erfarenhet av tjänst på Bohus. Detta blev uppenbart då man hade problem med att hitta två av överlevnadsdräkterna och kanske i viss mån vid bedömning av ankarkättingens längd, hur och om bakändan på kättingen var fastsatt och hur mycket kätting som runnit ut då ankaret lades av.

- Rederiet uppmanas att se till att besättningarna får tid att skaffa sig erforderlig fartygskännedom vid påmönstring på ett "nytt" fartyg.
Det måste finnas möjlighet för en nypåmönstrad besättningsmedlem att få tid att skaffa sig fartygskännedom
- Det är viktigt att MRCC blir informerad i god tid då något inträffar som i förlängningen kan medföra att hjälp utifrån kan misstänkas behövas. Vid två olyckor på senare tid har det visat sig att överlevnadsdräkterna har varit svåra, på gränsen till omöjliga, att ta på eller att de inte har varit i närheten av att passa. Återigen uppmanas till att överlevnadsdräkterna provas vid till exempel årlig besiktning.

Diarienummer: 080201-07-15543

111. Rorofartyget Baltic Bright och ropaxfartyget Silja Serenade i närsituation 2007-03-09

- Rederiet för Baltic Bright ska revidera sina rutiner så att fortlöpande anteckningar görs i maskindagboken när generatoraggregat startas och stoppas.
- På Baltic Bright ska rutiner för kontroll av batterier revideras.

Diarienummer: 080202-07-15960

112. Torrlastfartyget San Remo grundstötning 2007-04-26

- Befälhavaren hade under de senaste 24 timmarna haft tillfälle att vila tre timmar. Det är av yttersta vikt att vaktgående personal får den vila som stipuleras i STCW-koden.
- Vid navigering är det viktigt att alltid använda fler än en navigeringsmetod. Detta gäller speciellt vid navigering i trånga farvatten.

Diarienummer: 080201-07-16894

113. Passagerarfartyget Skarven grundstötning 2007-08-25

- Vid, från det normala, avvikande händelser ska besättningen i möjligaste mån följa de åtgärdslistor som rederiet har utarbetat och implementerat.
- Det är viktigt att hålla utkik enligt gällande regler.
- Vid trötthetssymtom bör inte navigatören bli sittande kvar i sin bekväma fåtölj.

(Vid händelsen saknades utkik. Befälhavaren somnade. Larmrutiner följdes inte).

Diarienummer: 080201-07-16679

114. Passagerarfartyget Saga Lejon i kollision med fritidsbåt 2007-07-21

- Vid händelsen var manöverströmmen till CPP-pumparna kopplad till samma säkring som maskinlarmet. Rederiet för Saga Lejon ska säkra driften av CPP-pumparna genom att manöverströmmen till pumparna kopplas till separat säkring. Rederiet bör separera pumparnas säkringar så att varje pump får egen säkring.
- Vid de tester som görs i samband med byggnation, leverans och övertagande av fartyg bör man försäkra sig om att tillräcklig redundans fås för alla system. Man bör också försäkra sig om att säkringar och annan utrustning är märkta på tillfredställande sätt.
- Man bör ombord på fartygen vara återhållsam med att utföra service eller tester när fartygen befinner sig inomskärs eller i andra känsliga områden.

Diarienummer: 080201-07-16829

115. Passagerarfartyget Gerda Gefle grundstötning 2007-08-18

- Ägaren av Gerda Gefle ska upprätta klara rutiner för hur styrplatsen ska vara bemannad vid gång i trånga eller svårnavigerade farvatten. Då sikten från styrplatsen är delvis skymd bör ägaren utvärdera vid vilka tillfällen styrplatsen bör manas upp med ett extra befäl. Vid utvärderingen bör hänsyn tas till bl.a. farvattens beskaffenhet, sikt- och väderförhållanden, trafiktäthet och resans längd.
- Vid navigering är det viktigt att alltid använda fler än en navigeringsmetod. Detta gäller speciellt vid navigering i trånga farvatten.
- MRCC informerades om händelsen cirka en timma efter att den hade inträffat. Personalen på MRCC är tränade för att snabbt kunna bedöma en situation för att avgöra vilka insatser som kan behöva sättas in. Det finns alltid möjlighet att situationer utvecklas på annat sätt än vad befälhavare och besättning förutsätter. Det är då av vikt att MRCC i ett så tidigt skede som möjligt har all nödvändig information.

Diarienummer: 080201-07-16725

116. Dykbåten Gerda explosion och personskada 2007-07-02

- Innehavare av gasolanläggningar rekommenderas att se över sina anläggningar i enlighet med gällande standard. Dessutom rekommenderas att montera gasollarm och fjärravstängningsventil.
- Det är angeläget att materiel och utrustning inte städas bort från olycksplats utan att det säkerställts att undersökning har gjorts.

Diarienummer: 080201-07-17398

117. Roropassagerarfartyget Stena Saga personskada 2007-10-31

- Skyddsnet för att förhindra att någon befinner sig i traversens arbetsområde sätts upp varje gång denna används.
- Avgränsningslinjer målades på däck.

- Ett mer detaljerat manöverdon införskaffades.
- Tydlig akustisk och visuell varselsignal finns på traversen när denna är i drift.

(En traversoperatör klämdes mellan reling och en container som skulle köras iland. De utfärdade rekommendationerna togs omedelbart om hand av rederiet).

Diariernr: 080201-07-17683

118. Roropassagerarfartyget Stena Jutlandica personskada 2007-12-13

- Skyddszoner målas i var ände av hängdäcken.
- Information om nödvändigheten av att använda skyddsnät vid arbete på hängdäck.

Diariernr: 080201-08-20041

119. Fiskefartyget VY 29 Zandy kantrat och sjunkit 2008-01-07

- Kölvakten på Zandy var ur funktion. Det är mycket troligt att haveriet hade kunnat undvikas om denna hade varnat för vatten i båten.
- Det rekommenderas att fartyg som inte har kontinuerlig tillsyn i maskinrummet utrustas med kölvakt så att eventuell vatteninträngning snabbt ska kunna uppmärksammas.

Diariernr: 080201-07-17335

120. Passagerarfartyget Ålandsfärjan grundstötning 2007-10-23

- Det är viktigt att vakthavande befäl inte utför arbetsuppgifter som stör fartygets säkra navigering. Befälhavares stående order ska alltid följas.
- Rederiet bör införa rutiner som säkerställer att det på alarmlistan alltid finns rätt antal personer antecknade. I skeppsdagboken bör i tillägg till antal passagerare antecknas antal besättning och totalt antal personer som finns ombord.
- Brister i utkiksrutiner har medverkat till ett flertal av de grundstötningar som har inträffat. Det är av yttersta vikt att utkik alltid hålls i enlighet med gällande regler. Utkiken ska vara väl instruerad och insatt i sina plikter och vara en så kallad "aktiv utkik".
- Vid en tidigare ombyggnad av alarmsystemet glömde man att avlägsna en knapp till ett så kallat variabelt brandlarm. Detta innebär att högtalaranläggningen blockerades eftersom larmet hade högre prioritet. Förhållandet visar på vikten av att Sjöfartsinspektionen, klassningssällskap och rederier, efter ombyggnation av olika system, samverkar och provar systemen fullt ut efter modifieringar. Det är också viktigt att klargöra utformning och placering av knappar och annan utrustning så att förväxling och andra missförstånd kan elimineras.

Diariernr: 080201-07-17428

121. Fiskefartyget Tunafjord –SMHT- grundstötning 2007-11-08

- Den stora risken med sänkt vakenhetsgrad vid olika tillfällen och förhållanden gör det angeläget att åter påpeka faran av att sjunka mer i en bekväm fätölj under tider på dygnet då påfrestningen att hålla sig vaken är dokumenterat stor.
- Det är viktigt att man ser till att så känsliga detaljer som skrovgenomföringar är av så hög standard som möjligt.
- Det är viktigt att utkik hålls i enlighet med gällande regler. En aktiv utkik är ett bra sätt att förebygga olyckor.
- Sjöfartsinspektionen rekommenderas att överväga om reglerna för skrovgenomföringar och kylvattenanslutningar ska gälla retroaktivt.
- Sjöfartsinspektionen rekommenderas att på lämpligt sätt säkra att MRCC har tillgång till uppdaterade listor över beredskapsinspektörer.
- Sjöfartsinspektionen rekommenderas att säkra så att plan eller tillräcklig back-upp finns för att kunna komma i kontakt med beredskapsinspektör.

Diariernr: 080201-08-20627

122. Rorofartyget Finnpine –SFIR- grundstötning 2008-02-06

- Kommunikation mellan befäl och lotsar sker företrädesvis på engelska medan det förefaller vara vanligast att lotsarna använder det lokala språket mellan varandra och vid kontakter utanför fartyget. Det finns grund att tro att information därigenom inte når fram till fartygens befälhavare trots att det är de senare som har det övergripande ansvaret. Det vore önskvärt att all kommunikation skedde på det engelska språket. Vid tillfällen när så inte sker är det viktigt att befälhavare och styrmän aktivt söker information och övervakar lotsarnas ordgivning.
- Vid navigering med lots ombord är det viktigt att i nära samarbete med lotsen vid alla tillfällen hålla noggrann kontroll på fartygets position och rörelser.
- Rederiet för Finnpine ska revidera sina rapporteringsrutiner så att det säkerställs att rapportering av olyckor och tillbud sker i enlighet med gällande lagar och föreskrifter.

Diariernr: 080202-08-21412

123. Torrlastfartyget Saga –HJV6- grundstötning 2008-06-20

- Det är alltid viktigt för en befälhavare att i förberedelse inför varje resa i alla avseenden göra en bedömning om sitt fartygs begränsningar.

Diariernr: 080201-08-211146

124. Passagerarfartyget Josephine af Ingarö –SHCF- grundstötning 2008-05-22

- Utredningen visar på vikten av att befäl på bryggan som är ansvarigt för navigationen inte är sysselsatt med andra sysslor utan håller noggrann kontroll på fartygets position och rörelser.
- Samtliga tillgängliga navigationshjälpmedel bör alltid användas för att säkert framföra fartyget.
- Utkik skall användas.
- Flottdragning av fartyg skall inte påbörjas innan man har rådgjort med fartygsinspektör samt innan man har skadeläget helt under kontroll.

Diariernr: 080201-08-21717

125. Passagerarfartyget Drottning Silvia – SJNV- person överbord 2008-07-31

- Rederiet i samråd med Gävle kommun rekommenderas att finna en säkrare lösning för embarkering och debarkering.
- Rederiet rekommenderas att sakra rutinerna för att tillse att fartyget alltid är behörigen bemannad.

Diariernr: 080201-08-21683

126. Torrlastfartyget Vinga – SJAN- maskinhaveri med åtföljande grundstötning 2008-07-23

- Rederiet ska hantera olika haverisituationer så som de beskrivs i ISM-manualen.
- VTS bör se över sina rutiner för att skaffa sig nödvändig information vid oväntade fartygsrörelser inom VTS-området.

Diariernr: 080201-08-20686

127. Bogserbåten Karl-Erik – SJFD- personskada den 21 mars 2008

- Sedan händelsen inträffade har Rederiet för Karl-Erik rekommenderas att vidta åtgärder för att underlätta bordning.
- Sjöfartsverkets Sjötrafikavdelning rekommenderas att förbättra brister som siktmöjlighet och kommunikation på berörda lotsbåtar.
- Sjöfartsinspektionen rekommenderas att i samråd med Sjötrafikavdelningen se över behovet av regeländringar, nationellt såväl som internationellt.

Diariernr: 080201-08-20686

128. Torrlastfartyget Noren – SHZT- grundstötning den 8 september 2008

- Konsumtion av alkohol skall följa rederiets ”Drug and Alcohol policy”
- All tillgänglig navigationsutrustning skall användas vid navigering i trånga farvatten med mycket trafik
- Aktiv utkik ska användas.



Transportstyrelsen
601 73 Norrköping
www.transportstyrelsen.se, kontakt@transportstyrelsen.se
Telefon: 0771-503 503

