



Enligt sändlista

## Angående rapporten av dödsfallet på Saga Spray 16 november 2006

I samband med dödsfallet ombord i det Hong Kong-registrerade fartyget Saga Spray i Helsingborg i november förra året gjorde Sjöfartsinspektionens utredningsenhet en utredning. (Dnr 080202-06-17470)

Den rapport som blev resultat av utredningen är enbart gjord för att utreda vad som från säkerhetssynpunkt gjorts rätt eller fel och för att förebygga ett upprepande. Det finns ingen avsikt att fördela ansvar eller skuld. Förekommer det ett bristande ansvarstagande ska det emellertid redovisas. Denna princip styrs av IMO-resolution A20/849, som alltså är vägledande för Utredningsenhetens verksamhet. Det är alltså inte Utredningsenhetens intention eller uppgift att påverka andra myndigheters verksamhet avseende eventuellt ansvar. Utredningsenheten bistår emellertid med information och verksamhetskunskap.

I rapporten hänvisar Utredningsenheten till Sjöfartsverkets föreskrift SJÖFS 2003:10 om lastning och lossning av bulkfartyg. I denna föreskrift åläggs hamnterminal såväl som fartyg att bl.a. agera enligt en viss checklista, varvid en punkt är att kontrollera/säkerställa atmosfären i lastutrymmen. En av avsikterna med föreskriften är att täcka upp gränssnittet mellan terminal och fartyg. Genom att i föreskriften fördela ansvaret till båda parter undviker man den orimliga situation som skulle kunna uppstå om ansvaret enbart låg på fartyget, vilket i vissa fall kanske inte känner till svensk lagstiftning i detalj.

Utredningsenheten kan konstatera att SJÖFS 2003:10 inte är tillämplig i detta specifika fall eftersom fartyget Saga Spray enligt den definition som finns i föreskriften inte skall anses vara ett bulkfartyg då toppvingtankar/hoppertankar saknas. Utredningsenheten kunde och skulle alltså inte ha hänvisat till föreskriften som ålägger terminalen en skyldighet att vidta särskilda åtgärder.

Datum  
2007-01-31

Vår beteckning  
080202-06-17470

Genom föreskriften sätts Europaparlamentets och Rådets direktiv 2001/96/E9 av den 4 december om fastställande av harmoniserade krav och förfaranden för säker lastning och lossning av bulkfartyg i kraft. Genom direktivet sätts i sin tur den s.k. BLU-koden, beslutad av IMO, i kraft som del av EG-rätten. BLU-koden var primärt avsedd att hindra skador på en viss typ av fartyg vid lastning och lossning men innehåller också vissa bestämmelser av betydelse för såväl terminal- som ombordanställdas arbetsmiljö. Utredningsenheten kan emellertid konstatera att det å andra sidan inte är typen av fartyg som är väsentlig i detta fall.

Det är i stället Utredningsenhetens bestämda uppfattning att det är slaget av last som utgör risk för farlig atmosfär, inte fartygstypen. En anpassning av regelverket har därför initierats.

Sjöfartsinspektionen har i ärendet haft visst, brukligt samarbete med andra myndigheter, bl.a. Arbetsmiljöverket. I detta fall har utlåtanden om terminalens agerande ansetts vara relevanta. I och med konstaterandet att SJÖFS 2003:10 emellertid inte är giltig minskar relevansen av de utlåtanden som hänvisar till denna. De avsnitt i rapporten som närmast berörs är:

Avsnitt 5 Handlar om ”lag och föreskrifter om lastning och lossning av bulkfartyg”. Texten beskriver innehållet i föreskriften men har inte formell relevans eftersom Saga Spray per definition inte var ett bulkfartyg

Avsnitt 7.3 Analys - den del av avsnittet som berör stuveriet (stycke 1 och 2)

Avsnitt 10 Observationer – andra, tredje och fjärde punktsatserna

I övrigt står Utredningsenheten för de slutsatser och uttalanden som gjorts i rapporten.

Utredningsenheten beklagar de olägenheter som kan ha uppstått i sammanhanget.

Sten Anderson